Juristische Wochenschrift

Herausgegeben vom Deutschen Anwaltverein.

Schriftleiter:

Justizrat Dr. Julius Magnus, Berlin, Rechtsanwalt Dr. Heinrich Dittenberger, Leipzig

unter Mitwirkung von Rechtsanwalt Dr. Max Hachenburg, Mannheim.

Verlag: W. Moeser Buchhandlung, Inh.: Oscar Brandstetter, Leipzig C 1, Dresdner Straße 11/13.

Fernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postscheckkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — Der Bezug erfolgt am zweckmäßigsten durch die Post, doch nehmen auch die Buchhandlungen und der Verlag Bestellungen an. Beschwerden über mangelhafte Zustellung sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

Für den Deutschen Anwaltverein sind Zuschriften nach Leipzig C 1, Nikischplatz 3, Zahlungen auf Postscheckkonto Leipzig 10102 zu richten.

Die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung.

Von Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium Dr. Kurt Friebe, Berlin.

Das Handelsgesetzbuch regelt im 7. Abschnitt (§§ 453 bis 473) mit der Überschrift „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen" das Eisenbahnfrachtrecht nicht erschöpfend, sondern überläßt die nähere Regelung der Eisenbahnverkehrsordnung. Diese darf allerdings im Güterverkehr nach § 471 gewisse nach einzelnen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (§§ 432 Abs. 1 u. 2, 438, 439, 453, 455—470) begründete Verpflichtungen der Eisenbahn weder ausschließen noch beschränken. Für die Regelung des Personenverkehrs auf der Eisenbahn gilt dagegen nach § 472 HGB. diese Beschränkung nicht. Hier genießt die Eisenbahnverkehrsordnung volle Handlungsfreiheit.

Die bisher geltende deutsche Eisenbahnverkehrsordnung ist bereits seit dem 1. April 1909 in Kraft. Schon aus diesem Grunde lag es nahe, sie mit Rücksicht auf die inzwischen völlig veränderten Verhältnisse einer Durchsicht zu unterziehen. Hierzu kommt, daß sich die Eisenbahnverkehrsordnung, die das innerdeutsche Eisenbahnverkehrsrecht enthält, bisher eng an das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. Okt. 1890 anlehnte. Dieses Übereinkommen ist inzwischen durch ein neues Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 23. Okt. 1924 (IÜG.) ersetzt worden. Am gleichen Tage ist in Bern ein neues Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und -gepäckverkehr (IÜP.) geschaffen worden. Beide Übereinkommen werden auch in Deutschland am 1. Okt. 1928 in Kraft treten. Da es geboten erscheint, das deutsche Eisenbahnverkehrsrecht auch in Zukunft möglichst in Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen zu halten, ist die Eisenbahnverkehrsordnung neu bearbeitet worden. Der vom Reichsverkehrsministerium aufgestellte Entwurf ist von den Spitzenverbänden der Wirtschaft und dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats begutachtet und sodann vom Reichskabinett dem Reichsrat vorgelegt worden. Nach dessen Zustimmung hat die Reichsregierung die neue Eisenbahnverkehrsordnung auf Grund von Art. 91 RVerf. v. 19. Aug. 1919 am 16. Mai 1928 erlassen (vgl. RGBl. 1928, II, 401—485).

Hierbei ist auch die seit dem Jahre 1873 bestehende annähernde Übereinstimmung mit der österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung gewahrt worden. Diese ist als Bundesgesetz am 23. Mai 1928 vom Bundesrat erlassen worden (vgl. BGBl. für die Republik Österreich 1928, 815 ff.). Die Verkehrsordnungen beider Länder unterscheiden sich nur in einigen Stellen voneinander, was hauptsächlich auf den Verschiedenheiten der innerstaatlichen Gesetzgebung (z. B. des Handelsgesetzbuchs) und den besonderen Verkehrsverhältnissen beruht.

Die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) (RGBl. II, 403) weist zunächst äußerlich betrachtet gegenüber der bisherigen keine wesentlichen Unterschiede auf. Sie enthält zwar nur 96 Paragraphen gegenüber 100 der früheren EVO., was durch Zusammenfassung von Paragraphen erreicht worden ist, ist aber in der Stoffanordnung und Stoffeinteilung unverändert geblieben im Gegensatz zu den neuen internationalen Übereinkommen, die den Stoff völlig neu eingeteilt haben. Die neue Anordnung ist insbes. deshalb nicht in die neue EVO. übergegangen, weil die Absicht besteht, auf einer der nächsten Revisionskonferenzen das IÜP. und das IÜG. zu einem Übereinkommen zu vereinigen, was eine Änderung der augenblicklichen Einteilung des IÜG. und IÜP. zur Folge haben wird. Um nicht auch die Einteilung der EVO. mehrfach ändern zu müssen, erschien vorerst die Beibehaltung der bisherigen Einteilung zweckmäßig.

Ein großer Teil der Vorschriften der EVO. ist in Anpassung an die heutige Gesetzessprache in der Fassung vereinfacht worden. Fremdworte sind möglichst vermieden und durch entsprechende deutsche Ausdrücke ersetzt worden (z. B. Bahnhof an Stelle von Station, Frachtbriefdoppel an Stelle von Frachtbriefduplikat, Rinnverlust statt Leckage, Lieferwert an Stelle von Interesse an der Lieferung). Was die sachlichen Änderungen betrifft, so hat die neue EVO. diejenigen Änderungen der internat. Übereinkommen nicht übernommen:

1. bei denen es zweifelhaft ist, ob sie dauernd beibehalten werden,
2. die den Eigentümlichkeiten des internationalen Verkehrs Rechnung tragen,
3. deren Übernahme die bisherige Rechtsstellung der deutschen Verfrachter oder Reisenden in der EVO. verschlechtern würde.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Hauptfragen[1]):

1. Allgemeiner Entschädigungshöchstbetrag.

Zu den Neuerungen der internationalen Übereinkommen, deren dauernde Beibehaltung noch nicht feststeht, gehört vor allem die Einführung eines allgemeinen Höchstbetrags für die von der Eisenbahn für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitungen von Gütern und Reisegepäck zu

[1]) Vgl. des näheren Fritsch: Arch. f. Eisenbahnwesen 1924, 587 ff.; Schmid: Ztg. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1927, 1201 ff.

leistenden Entschädigungen. Diese Maßnahme ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß während der Beratungen zu den neuen Übereinkommen (Mai und Juni 1923) in fast allen europäischen Ländern die Geldentwertung die Entschädigungsbeträge der Eisenbahnen ständig wachsen ließ, und sich dementsprechend die Eisenbahnen gezwungen sahen, Güter zu den Kostbarkeiten zu rechnen, die nach dem allgemeinen Sprachgebrauch hierzu nicht gehören, bei denen aber die Entschädigungsbeträge durch die Geldentwertung so hoch geworden waren, daß sie in keinem Verhältnis mehr zu den Frachtsätzen standen. Zahlreiche Rechtsstreitigkeiten über den Kostbarkeitsbegriff waren die notwendige Folge. Diese waren im internationalen Verkehr besonders dadurch unerfreulich, daß der Begriff in den verschiedenen europäischen Ländern verschieden ausgelegt wurde. Diesen unerquicklichen Verhältnissen wollten die neuen internationalen Übereinkommen durch die Einführung eines allgemeinen Entschädigungshöchstbetrags abhelfen, der auch bei Kostbarkeiten zur Anwendung kommt. Abgesehen davon, daß diese Gründe für das Binnenfrachtrecht zum Teil nicht ausschlaggebend sind (z. B. verschiedenartige Auslegung des Kostbarkeitsbegriffs), ist inzwischen sowohl in Deutschland wie in den anderen europäischen Ländern eine Festigung der Währungen eingetreten, der Hauptgrund für die Beschränkung der Entschädigungsbeträge auf einen Höchstbetrag also weggefallen. Deshalb hat die neue deutsche EVO. davon abgesehen, diese Neuerung der internationalen Übereinkommen, die auch eine Änderung des Handelsgesetzbuchs bedingt hätte, zu übernehmen, und stimmt darin mit der neuen österreichischen und, was den Güterverkehr betrifft, z. B. auch mit der neuen schwedischen EVO. überein. Die Eisenbahn haftet also auch fernerhin im allgemeinen für den gemeinen Handelswert bzw. gemeinen Wert der in Verlust geratenen, beschädigten usw. Gegenstände, wenn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn vorliegt, für den vollen Schaden, und zwar ohne Rücksicht auf einen Höchstbetrag. Ein solcher (bei Kostbarkeiten 150 RM [in Österreich 150 S.] für das Kilogramm Reingewicht des unverpackten Gegenstands) ist auf Grund von § 462 HGB. nur für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände durch den Tarif eingeführt, zu denen auch die Kostbarkeiten gehören. Was als „Kostbarkeit" anzusehen ist, bleibt nach wie vor Auslegungsfrage.

Um Streitfragen bei der Auslegung des Begriffs „Kostbarkeit" überhaupt auszuschließen, ohne einen allgemeinen Entschädigungshöchstbetrag einzuführen, hat die österreichische EVO. eine Bestimmung aufgenommen, nach der Gegenstände als Kostbarkeiten anzusehen sind, wenn ihr Wert 150 S. für 1 Kilogramm Rohgewicht übersteigt. Die Aufnahme einer derartigen Wertfestsetzung in die deutsche EVO. würde im Widerspruch zu den zwingenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, das eine Definition des Kostbarkeitsbegriffs nicht enthält, stehen, wie es bereits einmal das RG. entschieden hat (vgl. RG. 101, 84 = JW. 1921, 631). Es wäre allerdings zu begrüßen, wenn es auch in der deutschen EVO. möglich wäre, durch eine feste Wertgrenze den Begriff der Kostbarkeit zu bestimmen und ihn damit der Auslegung durch die Rechtsprechung zu entziehen. Sollte sich die in dem österreichischen Entwurf enthaltene Begriffsbestimmung bewähren, so wäre zu wünschen, wenn eine entsprechende Änderung des Handelsgesetzbuchs die EVO. zu der gleichen Regelung ermächtigen würde. Vorerst ist eine Anpassung an den österr. Entwurf in dieser Beziehung leider nicht möglich.

2. Gleichstellung der Verpackungsmängel.

Eine weitere wesentliche Neuerung des JÜG. bezieht sich auf die Haftausschließungsgründe der Eisenbahn und betrifft den Wegfall der Unterscheidung zwischen den äußerlich erkennbaren und den äußerlich nicht erkennbaren; den anerkannten und den nicht anerkannten Verpackungsmängeln. Das JÜG. bestimmt lediglich, daß die Eisenbahn nicht für Schäden haftet, die aus der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter entstehen, die ohne Verpackung nach ihrer Natur Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind. Es stellt damit die Eisenbahn insofern günstiger, als nach dem bisherigen internationalen (Art. 31 JÜG.) und innerdeutschen Eisenbahnfrachtrecht (§ 456 HGB.) die Eisenbahn im allgemeinen nur von der Haftung für äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung befreit war und sich auf den bevorrechtigten Haftausschließungsgrund des § 459 (2) HGB. (Art. 31 [2] JÜG.) nur dann berufen konnte, wenn der Absender den Mangel der Verpackung im Frachtbrief anerkannt hatte („nach der Erklärung des Absenders im Frachtbrief"). Die neue EVO. hat die Gleichstellung der Verpackungsmängel nicht übernommen, sondern das bisherige Recht unverändert übernommen, da sonst die bisherige Rechtsstellung der Verfrachter beeinträchtigt worden wäre, wozu es wegen § 471 HGB. auch einer Änderung des Handelsgesetzbuchs bedurft hätte.

3. Haftungsausschluß des § 467 HGB.

Dagegen hat die neue EVO. (vgl. § 83 (1) e) aus dem JÜG. die anderweite Regelung der Haftbefreiung der Eisenbahn für den Fall übernommen, daß Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgegeben werden. Hier war nach dem bisherigen § 96 EVO. (§ 467 HGB.) die Haftung der Eisenbahn völlig ausgeschlossen, auch wenn nachgewiesen wurde, daß der Schaden nicht aus der erwähnten Ursache entstanden ist. Die neue EVO. hat diesen Fall nach dem Vorbild des JÜG. in den Kreis der bevorrechtigten Haftausschließungsgründe des § 83 (§ 459 HGB.) aufgenommen, was zur Folge hat, daß die Haftung der Eisenbahn in einem solchen Falle nicht wie bisher unbedingt ausgeschlossen ist, sondern trotzdem eintritt, wenn der Geschädigte beweist, daß der Schaden nicht aus der bezeichneten Ursache oder durch Verschulden oder durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist; im letzteren Falle haftet die Eisenbahn für den vollen Schaden.

4. Höhere Gewalt.

Bei den Ausnahmen von der Beförderungspflicht der Eisenbahn vermeidet Art. 5 § 1c JÜG. den Begriff der höheren Gewalt und ersetzt ihn durch „Umstände, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden, denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte". Hierdurch wollte das JÜG. hauptsächlich die erheblichen Schwierigkeiten bei der Auslegung des Begriffs „höhere Gewalt" in der Rechtsprechung der verschiedenen Staaten beseitigen. Für das innerdeutsche Recht kommt dieser Gesichtspunkt kaum in Frage. Deshalb ist auch von der Umschreibung dieses Begriffs, die auch eine Änderung des Handelsgesetzbuchs (§ 453) erfordert hätte, sowohl in § 3c wie in § 82 (1) der EVO. abgesehen worden. Hierzu kommt, daß auch das JÜG. den Ausdruck der höheren Gewalt nicht völlig beseitigt, sondern ihn in Art. 27 § 2 JÜG. bei den Haftbefreiungsgründen der Eisenbahn beibehält.

5. Sogenanntes erweitertes Verfügungsrecht des Empfängers.

Bisher galt nach der herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Schrifttum im innerdeutschen und internationalen Recht uneingeschränkt der Grundsatz, daß bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsbahnhof nur der Absender über das Gut verfügen darf und der Übergang seines Verfügungsrechts auf den Empfänger nur dann in Frage kommt, wenn das Gut tatsächlich am Bestimmungsbahnhof angekommen ist. Nach dem neuen Art. 16 § 3 JÜG. kann dagegen der Empfänger das Verfügungsrecht über das Gut bereits dann geltend machen, wenn es innerhalb 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist am Bestimmungsbahnhof nicht angekommen ist. Da nach Art. 42 § 3 JÜG. künftig die Empfangsbahn auch dann verklagt werden kann, wenn sie das Gut gar nicht erhalten hat, kann der Empfänger mithin auch gegen die Empfangsbahn Entschädigungsansprüche gerichtlich geltend machen, wenn das Gut überhaupt nicht angekommen ist und er auch den Frachtbrief nicht eingelöst hat. Das JÜG. will damit dem kaufmännischen Brauch Rechnung tragen, wonach das Gut zumeist auf Gefahr und Kosten des Empfängers befördert wird und dieser in einer besonders schwierigen Lage ist, wenn er das Gut im Ausland gekauft und bezahlt hat, es aber nicht erhält. Für den Binnenverkehr ist es bei den geringeren Entfernungen dem Empfänger leichter möglich, vom Absender in verhältnismäßig kurzer Zeit eine Abtretungs-

urkunde zu erlangen, um Ansprüche aus dem Frachtvertrag geltend machen zu können. Auch besteht die Gefahr, daß bei mangelhafter gegenseitiger Verständigung zwischen Versand- und Bestimmungsbahnhof die Entschädigung für das in Verlust geratene Gut sowohl an den Empfänger wie an den Absender, also doppelt, gezahlt wird, oder daß der Empfänger über das Gut verfügt, obwohl der Absender inzwischen durch nachträgliche Verfügung einen anderen als Empfänger bezeichnet hat. Es erschien daher zweckmäßig, zum mindesten abzuwarten, wie sich diese neue Bestimmung im internationalen Verkehr bewährt. Deshalb ist sie in die deutsche EVO. nicht übernommen worden. Die österreichische EVO. hat sich dagegen in dieser Frage dem JÜG. angeschlossen, weil dort im Gegensatz zu Deutschland der internationale Verkehr stärker ist als der Binnenverkehr.

Schließlich sei noch eine wichtige neue Vorschrift erwähnt, die sich nicht im JÜG. findet, und die einem dringenden Wunsche der Wirtschaftskreise und einem Beschlusse des Reichseisenbahnrats entsprechend aufgenommen worden ist. Während bisher für die Frachtberechnung, die Erhebung des Frachtzuschlags usw. allein die Angaben des Absenders im Frachtbrief maßgebend waren, und eine Befreiung von der Nachzahlung von Fracht, Nebengebühren oder sonstigen Kosten oder von der Zahlung oder Nachzahlung von Frachtzuschlägen von der Eisenbahn nur aus Billigkeit im Einzelfalle gewährt wurde, enthält die neue deutsche und österreichische EVO. folgende neue Bestimmungen:

„§ 60 (3) a: Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden, wenn der Absender nachweist, daß seine Angaben auf Irrtum beruhen."

„§ 70 (2): Weist der Absender nach, daß seine Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief auf Irrtum beruhen, so kann die Rückzahlung der dadurch erwachsenen Mehrfracht verlangt werden."

Diese neuen Bestimmungen bezwecken eine Milderung der bisherigen strengen Haftung der Verfrachter für ihre Frachtbriefangaben in den Fällen, wo die Unrichtigkeit der Angaben auf Umständen beruht, die als entschuldbar anzusehen sind. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß diese Bestimmungen nicht bei jedem Versehen anzuwenden sind, sondern nur dann, wenn es sich um Irrtum i. S. von §§ 119 ff. BGB. handelt, und der Absender seine Erklärung unverzüglich angefochten hat (vgl. des näheren §§ 119 ff. BGB.). Aus der Fassung dieser neuen Bestimmungen soll zum Ausdruck kommen, daß auch dem Empfänger aus einem Irrtum des Absenders kein Nachteil erwachsen soll. Auch der Empfänger ist sowohl nach § 60 (3) a von der Zahlung eines Frachtzuschlages befreit und kann nach § 70 (2) einen zuviel gezahlten Frachtbetrag zurückverlangen.

Es konnten im Rahmen dieser Ausführungen nur die wichtigsten Grundzüge der neuen EVO. gestreift werden[2]).

Aus ihnen ist zu ersehen, daß das innerdeutsche Eisenbahnverkehrsrecht künftig von dem internationalen Recht mehr als bisher abweichen wird. Daß die Unterschiede innerlich begründet sind, und daß künftig Reisende und Verfrachter im Binnenverkehr der Eisenbahn gegenüber rechtlich besser gestellt sind als im internationalen Verkehr, ist in den vorstehenden Ausführungen darzulegen versucht worden. Bei der praktischen Handhabung werden sie nur in Einzelfällen fühlbar werden. Nach alledem kann wohl gesagt werden, daß die neue deutsche EVO. eine brauchbare Grundlage für eine zeitgemäße verkehrsfreundliche Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnverkehrsrechts bildet. Daß es gelungen ist, auf diesem Wege eine fast völlige Angleichung an die neue österreichische EVO. zu erzielen, ist ein besonders erfreuliches Vorzeichen für eine künftige Angleichung des deutschen und österreichischen Rechts auch auf anderen Gebieten.

[2]) Vgl. des näheren Friebe: Ztg. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 142 ff. u. 554 ff.; Loening: Die Wirtschaft und das Recht 1928, 137 ff.

Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Zum 1. Oktober 1928.

I.

Von Geheimrat E. E. Schmid, Bern.

Am 1. Okt. 1928 tritt das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr v. 23. Okt. 1924 in Kraft. Es ist zwischen allen Staaten Europas mit Ausnahme von England, Rußland und der Türkei abgeschlossen (Albanien hat noch keine Eisenbahnen) und ist von allen Vertragsstaaten außer Jugoslawien, Griechenland, Portugal und Litauen ratifiziert.

Schon i. J. 1911 hatte sich eine Konferenz mit der Materie beschäftigt und den Entwurf eines Übereinkommens aufgestellt. Dieser wurde jedoch infolge der politischen Ereignisse zunächst nicht mehr weiter behandelt. Das jetzige Übereinkommen ist das Ergebnis einer i. J. 1923 in Bern abgehaltenen internationalen Konferenz, auf welcher der aus dem Jahre 1911 stammende Entwurf, vor allem in seiner äußeren Einteilung, stark umgearbeitet wurde.

Das J. Ü. P., wie die amtliche deutsche Abkürzung für das Übereinkommen lautet, ist in Gliederung und Ausdrucksweise und soweit möglich auch in sachlicher Hinsicht dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (J. Ü. G.), das ebenfalls am 1. Okt. 1928 in Kraft tritt, angepaßt.

Es hat vier Unterabteilungen: Titel I: Gegenstand und Geltungsbereich; Titel II: Beförderungsvertrag; Titel III: Haftung der Eisenbahnen, Klagen; Titel IV: Verschiedene Vorschriften. In einer Anlage I sind die Gepäckscheinmuster, in einer Anlage II ist das Reglement des Zentralamtes für die internationale Eisenbahnbeförderung (= Anlage VI des J. Ü. G.) enthalten.

Im Art. 1 des Titels I ist ein wesentlicher Unterschied gegenüber dem J. Ü. G. enthalten. Das J. Ü. G. gilt für alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief von einer Station eines Vertragsstaates zu einer anderen Station eines Vertragsstaates aufgegeben werden (soweit die Strecken dem Übereinkommen unterstellt sind). Dagegen gilt das J. Ü. P. für alle Beförderungen von Personen und Gepäck, die auf Grund internationaler Fahrausweise und Gepäckscheine befördert werden; die Tarife haben aber zu bestimmen, in welchen Verbindungen internationale Fahrausweise und Gepäckscheine verabfolgt werden. Es ist also die Anwendung des J. Ü. P. eine begrenzte und (abgesehen von einer sog. Anschlußabfertigung [Art. 3]) von der Tarifgestaltung abhängig.

Damit kommt man überhaupt zu einem grundsätzlichen Unterschied im Aufbau des im J. Ü. P. enthaltenen internationalen Rechts zu dem des J. Ü. G. Beim J. Ü. G. lag schon eine größere Erfahrung und eine längere Vertragsbindung der Vertragsstaaten vor. Es behandelt daher die Materie, zu deren Regelung es bestimmt ist, eingehender und ausschließender. Dagegen läßt das J. Ü. P. den Verwaltungen noch einen viel größeren Spielraum; es verweist in vieler Hinsicht auf eine Regelung der Einzelheiten durch die Tarife und durch die Bestimmungen der Verwaltungen, gestattet auch reichlich Ausnahmen.

Das kommt namentlich bei Titel II, Beförderungsvertrag, in Betracht. Es ist dort in Kap. I die Beförderung von Reisenden, kleinen Tieren und Handgepäck, in Kap. II die von Gepäck behandelt und es sind in Kap. III gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Reisenden und Gepäck gegeben. Häufig wird hierbei auf noch zu treffende Vereinbarungen oder zu erlassende Bestimmungen der Eisen-

bahnen oder auf die Tarife verwiesen. So bei Art. 6 (Sprache, in der die Fahrausweise abzufassen sind, Übertragbarkeitsfrage), Art. 8 (Geltungsdauer der Fahrausweise, für die aber Mindestgrenzen angegeben sind), Art. 9 (Plätzebestellung und -anweisung), Art. 10 (Fahrtunterbrechung), Art. 11 (Übergang in eine höhere Wagenklasse), Art. 12 (Zuschlag bei Reisenden ohne gültigen Fahrausweis), Art. 17 (Erweiterungsmöglichkeit des Begriffes Gepäck), Art. 20 (Reisegepäck ohne Fahrausweis). Es ist aber doch überall ein gewisser Rahmen von Rechtsvorschriften gegeben, innerhalb dessen sich die Beförderung von Personen und Gepäck im internationalen Verkehr Europas zu vollziehen hat. Darin liegt zweifellos, bei der Größe des Verkehrsgebietes, ein erheblicher Fortschritt auf dem Gebiete internationaler Rechtsangleichung.

Solche feste Rechtsnormen sind gegeben hinsichtlich des Inhalts der Fahrausweise (Art. 6), der Fahrpreisermäßigungen für Kinder (Art. 7), der Mindestgeltungsdauer der Fahrausweise (Art. 8), der von der Mitfahrt bzw. Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossenen Reisenden und Gegenstände (Art. 14) und der Ansprüche der Reisenden bei Verspätung von Zügen, bei Anschlußversäumungen und bei Zugausfall (Art. 16). Es gibt hier keine verschiedene Behandlung mehr je nach den Bestimmungen der einzelnen Staaten, sondern die Rechte des Reisenden sind fest umschrieben. Auch in Art. 17 ist eine wichtige Vorschrift gegeben. Der Begriff des Reisegepäcks ist dort genau erläutert (Erweiterungen, aber nicht Erschwerungen, durch die Tarife sind zulässig), so daß der Reisende in den einzelnen Staaten keinerlei Schwierigkeiten haben kann. Von praktischer Bedeutung ist auch Art. 26 der gemeinsamen Bestimmungen für die Personen- und Gepäckbeförderung (Rückerstattungen). Hier wird dem Reisenden ein Recht gegeben, bei Nichtausnützung seines Fahrausweises den bezahlten Fahrpreis zurückzuverlangen.

Im Titel III, Haftung der Eisenbahnen, Klagen, ist im wesentlichen nur die Frage der Haftung der Eisenbahnen für Reisegepäck einheitlich und materiell geregelt. Es besteht dabei, wie für Gütersendungen nach dem J.Ü.G., eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen.

Die wichtige Frage der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden infolge von Zugsunfällen (es ist nur von accidents de train, also merkwürdigerweise nicht von Betriebsunfällen allgemein gesprochen) ist nicht einheitlich geregelt. Ihre Behandlung richtet sich vielmehr nach den Bestimmungen des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist (Art. 28). Diese Materie ist, worauf in den Kommissions- und Vollsitzungen des Jahres 1923 hingewiesen wurde, in den einzelnen Staaten so verschieden gesetzlich geregelt und wird so mannigfaltig beurteilt, daß es nicht möglich war und auch nicht zweckmäßig erschien, ein einheitliches internationales Recht auf diesem Gebiete zu schaffen. Der Richtigkeit dieser Anschauung wird man sich nicht verschließen können. So gelten also hier z. B. für Deutschland die Bestimmungen des BGB. bzw. des Haftpflichtgesetzes, für Frankreich die Bestimmungen des Art. 1782 code civil in der Auslegung des Urt. des Kassationshofes v. 21. Nov. 1911, für die Schweiz die Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen usw., je nach dem Ort des Unfalls.

Wie schon erwähnt, sind viele Bestimmungen materieller Art des J.Ü.P. denen des J.Ü.G. gleich, so diejenigen über die Beförderungspflicht (Art. 4), über die Beteiligung anderer Unternehmungen als Eisenbahnen an dem Übereinkommen (Art. 2), über das Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten (Art. 40ff.), über das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung (Art. 57), über die Aufstellung der Listen der dem J.Ü.P. unterstellten Strecken (Art. 58), über die Zulassung neuer Staaten (Art. 59), Revision des Übereinkommens (Art. 60) und die Sprachenfrage (Art. 63, der französische Text ist in Zweifelsfragen ausschlaggebend).

Über die Brauchbarkeit des J.Ü.P., das eine absolute Neuerung auf dem Gebiete des internationalen Transportrechts bedeutet, wird die Praxis zu entscheiden haben.

Eine Rechtsprechung zu ihm kann natürlich noch nicht vorliegen, aber auch im Schrifttum ist es noch nicht sehr oft behandelt. Über die Motive gibt der Band „J.Ü.P. Konferenz vom Mai—Juni 1923", herausgegeben vom Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern, Auskunft. Von französischer Literatur wäre zu nennen: Josserand, Les Transports, Paris 1926 (mehr ein allgemeines Lehrbuch), und Brunet, Durand et de Fourcauld, Les Transports internationaux par chemins de fer (ein Lehrbuch zum J.Ü.G. und J.Ü.P.).

Ein deutscher Kommentar zum J.Ü.P. von Dr. Loening ist in Vorbereitung.

II.

Von Landgerichtsdirektor Dr. O. Loening, Berlin.

Mit dem 1. Okt. 1928 tritt das neue internationale Eisenbahnfrachtübereinkommen v. 23. Okt. 1924 (J.Ü.G.) in Kraft. Wenn auch das J.Ü.G. von den altbewährten Grundsätzen des bisherigen Rechtes im allgemeinen nicht abweicht, einige grundsätzliche Änderungen enthält es doch. Zunächst ist es systematisch ganz anders aufgebaut als das J.Ü. von 1890. Das kommt indirekt auch der Auslegung und der Erfassung des neuen Rechtes zustatten. Neu ist auch, daß die bisherige Zweiteilung in Text und Ausführungsbestimmungen gefallen ist. Die letzteren sind in das J.Ü.G. mit aufgenommen, so daß zu ihrer Änderung innerstaatlich ein Gesetz erforderlich ist. Zum großen Teil sind auch die bisherigen sog. einheitlichen Zusatzbestimmungen in das J.Ü.G. verarbeitet. Allerdings können die Vertragsstaaten und auch die Eisenbahnen, soweit ihnen ihr Landesrecht dies gestattet, in Zukunft Ausführungsbestimmungen erlassen, diese gelten dann aber nicht allgemein, sondern nur für Beförderungen über das Gebiet, für die solche Vorschriften erlassen sind. Ebenso können von Tarifverbänden wieder Zusatzbestimmungen herausgegeben werden, wie denn auch das Internationale Transportkomitee solche in Oslo 1924 aufgestellt hat. Diese Zusatzbestimmungen haben aber nur soweit Gültigkeit, als sie dem J.Ü.G. nicht widersprechen (Art. 61 § 2) und soweit sie in den Vertragsstaaten in gehöriger Form als Recht oder Tarifbedingung anerkannt sind.

Die Bedeutung des J.Ü.G. ist gegenüber dem J.Ü. von 1890 dadurch sehr vergrößert, als jetzt fast alle europäischen Kontinentalstaaten der Eisenbahnunion angehören, nur Rußland und die Türkei sind keine Vertragsstaaten. Dadurch ist aus dem mitteleuropäischen ein europäisches Gesetzbuch geworden. Es ist sogar die Möglichkeit gegeben, daß sich der Geltungsbereich des J.Ü.G. noch über den Kontinent hinaus ausdehnt. Nach Art. 2 können jetzt auch regelmäßig betriebene Kraftwagen- und Schiffahrtslinien im Anschluß an eine Eisenbahn unter bestimmten Voraussetzungen in die Streckenliste des J.Ü.G. aufgenommen und die Beförderungen auf ihnen dem J.Ü.G. unterstellt werden (Art. 2). Für die Zukunft ergeben sich dadurch weite Ausblicke.

Mit die bedeutendste Änderung im J.Ü.G. hängt mit der sog. Kostbarkeitsfrage zusammen. Nach dem J.Ü. waren Güter von größerem Wert entweder nur nach Maßgabe staatlicher Vereinbarung oder nur auf Grund besonderer Tarifbedingungen zur internationalen Beförderung zugelassen. Ebenso wie im inneren deutschen Recht spielte die Kostbarkeitsfrage auch im internationalen Recht nach dem Weltkriege eine besondere Rolle. Zahlreiche Entscheidungen waren über den Kostbarkeitsbegriff ergangen, eine ganze Literatur entstand über ihn. Das J.Ü.G. hat den Begriff aus dem internationalen Recht vollständig entfernt und auch Kostbarkeiten ohne weiteres zur Beförderung zugelassen. Damit steht in Verbindung, daß das J.Ü.G. allgemein eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahn bei Verlust und Beschädigung auf einen Höchstbetrag eingeführt hat und damit zu dem Rechtszustand zurückgekehrt ist, der im Deutschen Reich bis 1893 gegolten hat. Allerdings mit einer bedeutsamen Änderung. Der Höchstbetrag ist im J.Ü.G. derartig hoch — 50 Goldfranken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes (Art. 29) —, daß in der Regel der Höchstbetrag nicht unter dem wirklichen Wert des Gutes bleibt. Bei hochwertigen Gütern kann außerdem durch die Interessenangabe die Entschädigung bis zu dem Interessenbetrag erhöht werden. So wird voraussichtlich die allgemeine Haftungsbeschränkung zu einem tatsächlichen Zwang zur Interessenangabe bei Kostbarkeiten führen, was durchaus

gerechtfertigt erscheint. Übrigens beträgt nach Art. 36 bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit auf seiten der Eisenbahn der Höchstbetrag das Doppelte des Regelfallbetrages. Voller Schadensersatz kann dagegen rechtlich niemals gefordert werden. Durch die Fassung von Art. 36 ist jetzt klar zum Ausdruck gebracht, daß diese Vorschrift nur für die Fälle des Verlustes, der Beschädigung und der Lieferfristüberschreitung gilt; damit ist eine alte Streitfrage auf Anregung der Schweiz beseitigt. Hinsichtlich des Haftungsbetrages ist aber neu noch hervorzuheben, daß nach Art. 29 nicht mehr in erster Linie der gemeine Handelswert des Gutes, sondern der Börsen- oder Marktpreis maßgebend ist, und daß weiter entsprechend der Ansicht des deutschen Reichsgerichts (RG. 105, 312: JW. 1923, 507) bei ausländischer Währung der Kurs des Ortes und des Tages der Zahlung maßgebend ist (Art. 29 Abs. 3).

Mit der Beseitigung des Kostbarkeitsbegriffes steht in Zusammenhang die Beseitigung der sog. Verwirkung der Ersatzansprüche bei Verletzung der Beförderungsbedingungen durch den Absender. Die Aufgabe von ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern unter unrichtiger Deklaration oder unter Außerachtlassung der vorgesehenen Sicherheitsvorschriften bildet jetzt nach Art. 28 § 1 lit. e lediglich einen bevorrechtigten Haftbefreiungsgrund, und zwar nur für den Verlust- und Beschädigungsfall, nicht auch bei Lieferfristüberschreitung. Es ist jetzt daher der Gegenbeweis zugelassen, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Schaden und der unzulässigen Beförderung nicht besteht (Art. 28 § 2). Sowohl aus dieser Bestimmung wie aus Art. 7 § 5 (Frachtzuschlag) ergibt sich, daß das J. Ü. G. entgegen einer weitverbreiteten Meinung den Vertrag über ausgeschlossene Güter als einen gültigen Frachtvertrag ansieht.

Als wichtige Neuerung ist zu beachten, daß das J. Ü. G. hinsichtlich der Verlust- und Beschädigungshaftung der Eisenbahn keinen Unterschied mehr zwischen äußerlich erkennbaren, im Frachtbrief anerkannten und äußerlich nicht erkennbaren Verpackungsmängeln macht. Die Eisenbahn haftet niemals für Verlust oder Beschädigung, die aus dem Fehlen oder einem Mangel der Verpackung entstanden sind, wobei vermutet wird, daß der Verlust und die Beschädigung hieraus entstanden sind, wenn diese Gefahren im konkreten Falle aus dem Verpackungsmangel entstehen konnten. Der Absender hat nach Art. 12 § 2 stets für eine sichere Verpackung Sorge zu tragen und haftet grundsätzlich für jeden Verpackungsmangel unter Haftbefreiung der Eisenbahn. Das J. Ü. G. kennt zwar auch noch das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung, zwar nur noch im Frachtbrief, aber dies Anerkenntnis hat nur Bedeutung für die Beweislast. Beim Vorliegen eines Anerkenntnisses ergibt sich der Verpackungsmangel ohne weiteres, allerdings mit der Möglichkeit des Gegenbeweises; beim Fehlen des Anerkenntnisses hat die Eisenbahn den Verpackungsmangel darzutun. Neu ist im Art. 12 § 1 auch das Recht der Eisenbahn, bei offensichtlichen Spuren von Beschädigung des Gutes selbst bei der Annahme des Gutes einen Vermerk im Frachtbrief verlangen und bei Verweigerung des Vermerkes die Gutsannahme ablehnen zu können (vgl. dazu Loening, Verkehrsrechtliche Rundschau 1928 Sp. 197 ff.).

Tief eingreifend ist die Neuordnung des Verfügungsrechtes und damit auch des Klagerechtes des Absenders bzw. des Anweisungsrechtes des Empfängers unter gleichzeitiger Erweiterung der Haftung der Empfangsbahn. Bisher war bis zur Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation nur der Absender verfügungs- und klageberechtigt, nach der Ankunft bis zur Annahme des Frachtbriefes oder der Erhebung der Klage auf Vertragserfüllung oder auf Schadensersatz durch den Empfänger waren sowohl Absender als Empfänger, nach der Annahme des Frachtbriefes war nur der Empfänger aktivlegitimiert; dabei war es jedoch streitig, ob die tatsächliche Ankunft des Gutes erforderlich war oder ob auch der Ablauf der Lieferfrist genügte. Die Neuerung des J. Ü. G. besteht darin, daß das Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders nicht die Ankunft des Gutes zur Voraussetzung hat, sondern auch dann eintritt, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist oder er nach Ablauf von 30 Tagen nach Beendigung der Lieferfrist die Rechte aus dem Frachtvertrage geltend macht, wobei schon die Reklamation, nicht wie bisher nur Klagerhebung, genügt. Dadurch ändert sich auch die Aktivlegitimation für Ersatzansprüche, da diese sich nach dem Verfügungsrecht richtet (vgl. Art. 21 § 4, 16 § 3, 41 § 3). Nach Art. 42 § 3 ist die Empfangsbahn auch dann passivlegitimiert, wenn sie das Gut nicht in Empfang genommen hat, abgesehen von Ansprüchen wegen Rückerstattung von Zahlungen und wegen Nachnahme. Bei ersteren ist nur die Bahn passivlegitimiert, die den Betrag erhoben hat (Art. 42 § 1), bei letzteren nur die Versandbahn (Art. 42 § 2).

Eine sehr unklare Neuerung enthält Art. 38. Nach ihm ist jede zu Unrecht empfangene Entschädigung zurückzuerstatten, außerdem hat die Eisenbahn bei Betrug einen Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht bezahlten Betrage gleichkommt. Das J. Ü. G. behandelt diese Ansprüche als vertragliche, so daß § 818 Abs. 3 BGB. nicht anwendbar ist.

In Art. 9 § 3 werden eingehende Vorschriften über den Beförderungsweg und die anzuwendenden Tarife gegeben. Der Absender kann jedenfalls beides im Frachtbrief angeben, die Eisenbahn hat diese Angaben, von Ausnahmen abgesehen, stets zu berücksichtigen. Fehlen die einen oder die anderen Angaben, so hat die Bahn den Weg und den Tarif zu wählen, die für den Absender am vorteilhaftesten sind, falls nicht internationale Tarife bestehen. Stets sind die Fristen nach dem vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Leitungswege zu berechnen. Auf die Einzelheiten des Art. 9 § 3 kann hier nicht eingegangen werden.

Neu ist auch das Frachtbriefmuster, sowie die Teilung der Frachtbriefangaben in Muß- und Kannangaben (Art. 6 § 6), was zur Folge hat, daß beim Fehlen von ersteren ein internationaler Frachtvertrag nicht zustande gekommen ist, da dieser auch Formalvertrag ist. Neu ist, daß nach Art. 6 § 2 die internationalen Tarife oder Vereinbarungen die Sprache der Frachtbriefformulare bestimmen und beim Fehlen solcher Bestimmungen die amtliche Sprache des Versandstaates maßgebend ist, daneben müssen die Formulare dann einen französischen, deutschen oder italienischen Text erhalten, andere Übersetzungen können beigefügt werden. Der Absender muß seine Angaben in der amtlichen Sprache des Versandstaates machen, in Ermangelung von Tarif- oder sonstigen Vereinbarungen muß eine französische, deutsche oder italienische Übersetzung beigefügt werden. Hinsichtlich der viel umstrittenen Sprachenfrage ist auch von Bedeutung, daß nach Art. 63 lediglich der französische Text des J. Ü. G. maßgebend ist, der deutsche ist nur eine amtliche Übersetzung und kann daher für die Auslegung des J. Ü. G. nicht herangezogen werden.

Auch die Bestimmungen über den Frachtzuschlag (Art. 7 §§ 5 ff.) sind neu gefaßt, und zwar nicht gerade zum Vorteil des Absenders. Das J. Ü. G. spezialisiert die Fälle der Erhebung des Frachtzuschlages und fügt als neuen Fall die Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften der Anlage I hinzu. Wenn auch nicht jede unrichtige Inhaltsangabe zum Frachtzuschlag führt, so können unter bestimmten Voraussetzungen aber auch lediglich ungenaue oder unvollständige Angaben diesen Erfolg haben (vgl. des Näheren meinen Komm. z. J. Ü. G. S. 152 ff.). Äußerst unklar ist die Bestimmung in Art. 7 § 6, wonach, wenn der Wert des Gutes den Betrag der Frachtzuschläge nicht deckt oder der Empfänger die Annahme verweigert, der Absender den Mehrbetrag des Frachtzuschlages zu bezahlen hat. Über die Auslegung dieser schwer verständlichen Vorschrift vgl. O. Loening, J. Ü. G. S. 169 f.

Im wesentlichen im Anschluß an das deutsche Recht ordnet Art. 23 die Vorschriften über Beförderungshindernisse (vgl. dazu eingehend O. Loening, Verkehrsrechtliche Rundschau 1927 Sp. 119 ff., 170 ff.). Zu beachten ist namentlich, daß der Absender stets bei Benachrichtigung von dem Beförderungshindernis von dem Vertrage zurücktreten kann.

In Art. 40 sind eingehende Bestimmungen über die Reklamation enthalten. Schriftliche Form ist festgelegt, die Beweisstücke können in Abschrift vorgelegt werden, müssen aber auf Verlangen beglaubigt werden. Die Urschriften sind bei Erledigung der Reklamation auf Verlangen vorzulegen. Die Aktiv- und Passivlegitimation ist dieselbe, wie bei Klagen (Art. 40 §§ 1 und 2).

Beachtlich ist auch, daß das Erlöschen der Rechte aus dem Frachtvertrag lediglich an die Abnahme, gemeint ist die Annahme des Gutes, nicht mehr auch an die Zahlung der

Fracht geknüpft ist (Art. 44 § 1), wodurch eine alte Streitfrage beseitigt ist.

Von weniger bedeutsamen Änderungen sei erwähnt, daß nach Art. 1 § 1 die Anwendung des J. Ü. G. nicht mehr von dem tatsächlichen Durchlaufen mehrerer Vertragsstaaten abhängig ist, sondern lediglich davon, daß bei Aufgabe des Gutes die Beförderung mehrere Staaten berühren soll; bleibt also das Gut durch nachträgliche Verfügung im Versandstaat, so findet das J. Ü. G. trotzdem Anwendung. Hierin ist ferner zu rechnen, daß die Beförderung schon dann abgelehnt werden kann, wenn sie von Anfang an durch Umstände verhindert wird, die die Bahn weder abzuwenden, noch denen sie abzuhelfen vermochte (Art. 5 § 1 lit. c). Das J. Ü. von 1890 verlangte Vorliegen höherer Gewalt. Ferner enthält Art. 18 § 3 eine Bestimmung über die Passivlegitimation des Absenders bzw. des Empfängers für Nachzahlungen. Auch beseitigt Art. 18 § 1 eine Anzahl bisheriger Streitfragen über die Voraussetzungen für Rückerstattungsansprüche. Art. 18 § 4 spricht die Verzinsungspflicht bei Rückerstattungsansprüchen aus. Nach Art. 17 § 1 sind im Gegensatz zu früher Teilfrankaturen verboten. Unter dem Einfluß des deutschen Rechts sind im Art. 33 § 3 Bestimmungen über das Zusammentreffen von Verlust- und Beschädigungsansprüchen mit solchen einer Lieferfristüberschreitung gegeben. Auch Art. 37, Verzinsung des Entschädigungsbetrages, beseitigt mehrere Streitfragen. In Art. 39 Abs. 2 wird ausdrücklich hervorgehoben, daß Bahnangestellte, die auf Verlangen Frachtbriefe ausstellen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen ausüben, als Beauftragte dessen gelten, für den sie tätig sind, die Eisenbahn haftet hier nicht. Von Bedeutung kann die Bestimmung in Art. 24 § 1 werden. Das J. Ü. enthielt keine Vorschrift darüber, was bei nachträglicher Annahmebereitschaft des Empfängers nach vorheriger Annahmeverweigerung gelten soll. Jetzt ist eine Regelung dahin getroffen, daß die Ablieferungsstation dem sich nachträglich zur Annahme bereitfindenden Empfänger so lange das Gut abliefern kann, bis die Bestimmungsstation eine entgegengesetzte Anweisung des Absenders erhalten hat. Die Vorschrift ist nicht ganz unbedenklich, namentlich wenn man berücksichtigt, daß der Absender auf die Benachrichtigung von der Annahmeverweigerung bereits eine Verfügung getroffen hat, die aber bei der Bestimmungsstation noch nicht eingegangen ist. Als neu verdient noch erwähnt zu werden, daß nach Art. 43 dem Berechtigten im Verlust- und Beschädigungsfalle auf Verlangen eine Abschrift des Tatbestandsprotokolles auszuhändigen ist, daß nach Art. 56 § 2 die Eisenbahn ihre Annahme- und Umrechnungskurse durch Aushang oder sonstwie bekanntzumachen hat, und daß nach Art. 45 die Verjährungsvorschriften erweitert sind und der Verjährungsbeginn für Entschädigungen wegen Verspätung geändert ist.

Nicht alle Neuerungen konnten hier erwähnt werden. Der gegebene Überblick soll nur zur Einführung dienen und eine schnelle Einarbeitung in das neue Recht ermöglichen. Er sollte aber auch zeigen, daß an sich das J. Ü. G. einen Fortschritt gegenüber dem J. Ü. von 1890 darstellt. Daß es vollkommen ist, werden selbst die Verfasser nicht behaupten; daß es von Zeit zu Zeit geändert wird, dafür sieht das J. Ü. G. selbst in Art. 60 regelmäßige, in einem fünfjährigen Zeitraume sich wiederholende Revisionskonferenzen vor, läßt aber auch die Möglichkeit der früheren Einberufung einer Konferenz offen. Erwähnt sei noch, daß für einen Zeitraum von längstens vier Jahren Übergangsvorschriften durch das Schlußprotokoll vorgesehen sind, die eine mögliche Abweichung von den Art. 17, 19, 21, 29 und 36 zulassen.

Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage.

Von Oberregierungsrat Dr. Alex Meyer, Berlin, Vorsitzender der Rechtskommission der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt.

Im Gegensatz zu der Frage betreffend die Haftung des Halters eines Luftfahrzeuges gegenüber unbeteiligten Dritten, über welche Meinungsverschiedenheiten kaum bestehen (höchstens darüber, ob es billig sei, den Halter auch für höhere Gewalt haften zu lassen), gehen die Meinungen in der Frage nach dem Umfange der Haftung eines Luftfahrzeughalters aus den von ihm abgeschlossenen Beförderungsverträgen[1]), also gegenüber Passagieren und solchen Personen, die ihm Güter zur Beförderung übergeben haben, stark auseinander.

Das Problem ist gerade in letzter Zeit wieder sehr aktuell geworden, nachdem immer mehr erkannt wird, daß auch diese Frage, wie jede die Luftfahrt betreffende, nach einer internationalen Lösung drängt[2]). Es haben sich daher auch verschiedene internationale Luftrechtkongresse der letzten Zeit mit diesem Problem beschäftigt. So die internationale Konferenz über Luftprivatrecht, die vom 27. Okt. bis 6. Nov. 1925 in Paris tagte[3]); weiterhin die von dieser Konferenz eingesetzte Sachverständigenkommission, die sog. Citeja (comité international technique des experts juridiques aériens), in ihrem Avant-projet de convention sur la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs et la lettre de transport aérien[4]), und auf ihrer Tagung, Mai 1928, zu Madrid, endlich der achte internationale Kongreß des Comité juridique international de l'aviation, der vom 29. Mai bis 2. Juni 1928 ebenfalls in Madrid stattfand[5]).

Bei der Prüfung der Frage, in welcher Weise die Haftung des Halters geregelt werden soll, muß man sich m. E. zunächst darüber klar sein, ob man dem Halter gestatten will, den Umfang seiner Haftpflicht durch Vereinbarung mit seinen Kontrahenten, also den Passagieren und Warenversendern vertraglich zu regeln. Will man dies gestatten, so bedarf es m. E. überhaupt nicht eines besonderen Gesetzes oder einer besonderen internationalen Vereinbarung über die Haftpflicht des Halters gegenüber Passagieren und Warenversendern. Für die wenigen, dann übrigbleibenden Fälle, in denen eine vertragliche Vereinbarung über den Umfang der Haftung fehlt, würde es genügen, die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts des betr. Landes ergänzend eingreifen zu lassen. Der alsdann nach diesen Bestimmungen sich ergebende Umfang der Haftung wird wohl in allen Ländern immer noch größer sein, als der durch die Enthaftungsklausel vereinbarte.

Das deutsche Luftverkehrsgesetz läßt, wie aus der Begründung einwandfrei hervorgeht[6]), das „Recht des Halters, seine Haftpflicht in den zulässigen Grenzen durch besondere Abmachung einzuschränken", unberührt. Der Abschluß von Enthaftungsklauseln findet daher im deutschen Lufttransportverkehr auch allgemein statt. Die übliche Enthaftungsklausel lautet neuerdings[7]):

---

[1]) Erfüllt die Verletzung der aus dem Beförderungsvertrage entspringenden obligatorischen Rechte durch den Halter gleichzeitig den Tatbestand einer unerlaubten Handlung, so kann der Halter nach richtiger Ansicht den Passagieren und Warenversendern auch aus diesem Rechtsgrunde haftbar werden. Vgl. Alex Meyer, Das Schadensersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda, 1913 (zit. Schadensersatzrecht) S. 21; Schreiber, Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten: ZLR. 1926 Heft 1 S. 29 ff. Der vorl. Aufsatz befaßt sich lediglich mit der Frage der Haftung aus dem obligatorischen Beförderungsvertrag.

[2]) Vgl. Döring, Das Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr: ZLR. 1928 Heft 4 S. 295 u. Alex Meyer, Die Erschließung des Luftraumes in ihren rechtlichen Folgen, Frankfurt a. M. 1908, 8; derselbe, Schadensersatzrecht S. 97.

[3]) ZLR. 1926 Heft 1 Beilage S. 1 ff.

[4]) Vgl. ZLR. 1928 Heft 4 Beilage S. 213.

[5]) Vgl. Alex Meyer, Frankf. Zeitung, 30. Juni 1928, Nr. 483; Der Luftweg 1928 Heft 12 S. 137.

[6]) Vgl. Drucks. des Reichstags 1920/21 Nr. 2504 zu §§ 15, 16.

[7]) Mit Rücksicht auf die Entsch. des RG. v. 19. Mai 1927. Die der International Air Traffic Association angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften haben in ihren Beförderungsbedingungen eine gleichlautende Bestimmung aufgenommen. Vgl. Döring: ZLR. 1928 Heft 4 S. 294.

„Ein Anspruch auf Ersatz eines Schadens — gleich, aus welchem Rechtsgrunde —, der sich aus der Teilnahme am Fluge und der Benutzung des Zubringerdienstes ergibt, besteht weder gegenüber der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen und den Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit bedient, noch gegenüber den Agenturen.“

Auch die deutsche Rechtsprechung hat bisher den Abschluß von Enthaftungsklauseln, abgesehen von einem später aufgehobenen Urteil des AG. Emden v. 10. März 1926[8]), nicht beanstandet[9]).

Das RG. sagt allerdings in seiner Entsch. v. 19. Mai 1927 sehr vorsichtig:

„Außerhalb der zulässigen Grenzen läge es, wenn nach der Entwicklung des Luftverkehrswesens die Allgemeinheit auf die Benutzung der Luftfahrtunternehmungen angewiesen wäre und eine Luftverkehrsgesellschaft ihre Monopolstellung und die Zwangslage des Publikums dazu mißbrauchen würde, den Fahrgast zum Verzicht auf ein Schutzrecht, das ihm das Gesetz zugedacht, zu nötigen. Aber von einer solchen Zwangslage der Allgemeinheit war im Jahre 1925 keine Rede. Damals wurde nur wenig geflogen.... Daher kann es damals nicht gegen die guten Sitten verstoßen haben, wenn die junge Industrie die noch zu wenig ausgeprobten Gefahren der Luftschiffahrt durch Vereinbarung mit den Fluggästen nach Möglichkeit auf diese abzuwälzen suchte.“

Ganz abgesehen aber von der Frage, ob Enthaftungsklauseln unter Umständen gegen die guten Sitten verstoßen können oder nicht[10]), ergibt sich aus den obigen Ausführungen des RG. bereits, daß der Abschluß der Enthaftungsklausel weder für den Passagier noch den Unternehmer eine sichere Rechtsgrundlage bildet; denn wer bürgt dafür, daß das RG. mit zunehmendem Flugverkehr seinen Standpunkt nicht plötzlich ändert.

Ferner hat sich wiederholt gezeigt, daß die Enthaftungsklauseln wegen Unklarheit oder Unvollständigkeit ihrer Fassung Anlaß zu Streitigkeiten gegeben haben. Das aus Anlaß eines Fluges v. 7. Sept. 1925 ergangene Urteil des LG. I Berlin v. 14. Juni 1927[11]) hat aus den damals allerdings noch unvollständig aus dem Fahrschein ersichtlichen Beförderungsbedingungen der Luftverkehrsgesellschaft sogar herausgelesen, daß diese sich hierdurch von der Haftung für eigenes Verschulden oder Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen überhaupt nicht habe befreien wollen, obgleich die vollständigen Beförderungsbedingungen gerade das Gegenteil ergeben!

Endlich kommt noch folgendes hinzu: Manche Gesetze statuieren eine besonders scharfe Haftung des Halters, wie z. B. das deutsche Luftverkehrsgesetz, das den Halter gegenüber Passagieren und Warenversendern sogar für höhere Gewalt haften läßt. Welchen Sinn hat eine derartige gesetzliche Bestimmung, wenn sie in der Praxis dadurch illusorisch gemacht wird[12]), daß die ein Luftverkehrsmonopol innehabenden Luftverkehrsgesellschaften Passagiere und Waren nur dann mitnehmen, wenn die Passagiere und Warenversender die Beförderungsbedingungen anerkennen und dadurch auf jede Schadensersatzforderung gegen den Halter — ausgenommen Vorsatz[13]) — verzichten. Wie Becker mit Recht hervorhebt, wird dadurch der Zweck des Gesetzes tatsächlich umgangen[14]).

Alle diese Gründe sprechen m. E. gegen die Zulassung von Enthaftungsklauseln. Mit Recht ist daher auch in den von der Citeja ausgearbeiteten Konventionsentwürfen der Abschluß von Enthaftungsklauseln verboten worden[15]).

Die Einnahme dieses Standpunktes zwingt nun natürlich noch nicht zu dem Schluß, daß die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters gegenüber Passagieren und Warenversendern durch eine Sondergesetzgebung geregelt werden müßte. An sich könnte man sich vielmehr auf das Verbot des Abschlusses der Enthaftungsklauseln beschränken und den Luftfahrzeughalter im übrigen aus den von ihm abgeschlossenen Beförderungsverträgen nach den allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts haften lassen. Dies wäre jedoch nur dann möglich, falls lediglich ein einzelner Staat in Frage käme.

Soll dagegen der Umfang der Haftpflicht des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage international geregelt werden — wie dies nach Lage der Dinge wünschenswert ist —, so muß eine besondere internationale Sondervereinbarung in dieser Richtung getroffen werden; denn die Gesetzgebungen der einzelnen Staaten über die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters gegenüber seinen Vertragsgegnern weichen stark voneinander ab[16]).

Für eine internationale Regelung der Haftung des Halters aus dem Beförderungsvertrage gegenüber Passagieren und Warenversendern tauchen nun folgende Fragen auf:

Soll der Halter nur für sein und seiner Gehilfen Verschulden haften oder nicht einmal in diesem Umfange, oder soll er endlich über das Verschulden hinaus haften?

Zur Beantwortung dieser Frage ist es in erster Linie erforderlich, sich über den Begriff „Verschulden“ klar zu sein[17]). In streng technisch-juristischem Sinne spricht man von „Verschulden“ nur dann, wenn jemand vorsätzlich oder fahrlässig eine Rechtspflicht verletzt. Der Begriff „Verschulden“ wird aber vom BGB. an manchen Stellen auch in einem von der streng juristischen Terminologie abweichenden Sinne gebraucht. So hat z. B. der Begriff des Verschuldens in § 254 BGB. nur die „laxere, moralische Bedeutung der Ordnungs- und Regelwidrigkeit“[18]); denn eine Rechtspflicht, sich und seine eigenen Sachen zweckmäßig zu behandeln, gibt es nicht. Im persönlichen Leben endlich spricht man von „Verschulden“ auch dann, wenn erlaubterweise ein Schaden mit Vorbedacht angerichtet wird.

Es kann nun m. E. keinem Zweifel unterliegen, daß der Halter von Luftfahrzeugen jedenfalls für sein und seiner Gehilfen Verschulden in technisch-juristischem Sinne haften muß, also für jede vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung der ihm aus dem Vertrage mit den Passagieren und Warenversendern obliegenden Rechtspflicht, die Beförderung ordnungsmäßig auszuführen und den Passagieren und Waren in Ausführung dieser Verbindlichkeit keinen rechtswidrigen Schaden zuzufügen[19]).

Fraglich kann es dagegen sein, ob es begründet ist, den Halter auch für diejenigen Schäden haftbar zu machen, die er nicht in Verletzung der ihm obliegenden Rechtspflichten, sondern in Erfüllung dieser Pflichten rechtmäßig macht, indem er zur Abwehr drohender Gefahr rechtlich erlaubte Rettungshandlungen vornimmt, bei denen er dann den Passa-

---

[8]) Vgl. ZLR. 1926 Bd. 1 Heft 1 S. 55; Heft 2/3 S. 222.

[9]) Vgl. die bei Döring, Die Luftversicherung S. 149, zitierten Urteile: LG. I Berlin v. 3. Mai 1923 u. v. 14. April 1926; LG. Aurich v. 28. Juli 1926; KG. v. 16. Okt. 1926; die letzten beiden abgedruckt in ZLR. Bd. I Heft 2/3 S. 222 u. 220; RG. v. 19. Mai 1927: ZLR. 1928 Heft 4 S. 296.

[10]) Vgl. hierzu Becker in „Recht und Handel“ 1927 Nr. 5 S. 247.

[11]) Vgl. ZLR. 1928 Heft 4 S. 298.

[12]) Ebenso Fachinger, „Die Änderungen des bürgerlichen Rechts durch das Luftverkehrsgesetz“, Diss., Marburg 1926, S. 49 ff.

[13]) Vgl. § 276 Abs. 2 BGB.

[14]) Becker a. a. O. S. 248; ebenso Fachinger a. a. O. S. 51. Wenig verständlich ist es daher, wenn es in der bereits oben erwähnten Begründung zum Luftverkehrsgesetz (Drucks. d. Reichstags 1920/21 Nr. 2504 S. 2474) zunächst heißt: „Wenn die Luftfahrt sich in den allgemeinen Verkehr hineinstellt, dann müssen ebenso wie im Eisenbahnverkehr auch diejenigen gegen die besonderen Gefahren des Luftverkehrs geschützt werden, die sich des Luftfahrzeuges bedienen ... Der Gesichtspunkt, daß sie die Gefahr freiwillig übernehmen, muß hinter der Erwägung zurücktreten, daß solche Gefahrenübernahme die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels fördert“ und dann fortgefahren wird: „Das Recht des Halters, seine Haftpflicht in den zulässigen Grenzen durch besondere Abmachung einzuschränken, wird dadurch nicht berührt.“

[15]) Art. 22 des Avant-Projet der Citeja lautet: „Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention, sera nulle et de nul effet“, ZLR. 1928 Heft 4 Beilage S. 217.

[16]) Vgl. die Übersicht über die Haftpflichtgesetzgebung im Auslande bei Döring, Die Luftversicherung, Berlin 1928, S. 150—151, und Döring, Internationales Recht der Privatluftfahrt, 1927, S. 33 ff.

[17]) Vgl. hierzu Meyer, Schadensersatzrecht S. 27 und die dort zitierten.

[18]) Staudinger, 5./6. Aufl. II 1 S. 71.

[19]) Vgl. Meyer, Schadensersatzrecht S. 42.

gieren oder Warenversendern absichtlich Schaden zufügen mußte.

Nach dem Avant-Projet der „Citeja“ würde der Halter auch in diesen Fällen im Rahmen der Bestimmungen der Konvention haften[20]); denn gemäß Art. 18 des Avant-Projet soll er nur dann nicht verantwortlich sein, wenn er nachweist, daß er die zur Vermeidung des Schadens erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Bei Rettungsverhandlungen wird aber der Schaden gerade vorsätzlich herbeigeführt. Ob diese Regelung stets gerecht ist, zumal wenn es sich um Rettungshandlungen zum Zwecke der Errettung des Fahrzeuges der Insassen und der Waren aus gemeinsamer Gefahr handelt, erscheint zweifelhaft. Es ist daher verschiedentlich vorgeschlagen worden, im Luftrecht für solche Fälle ähnliche Rechtssätze zu schaffen, wie sie das Seerecht in den Bestimmungen über große Havarei (vgl. §§ 700 ff. HGB.) kennt[21]). Jedenfalls erscheint es wünschenswert, bei der internationalen Regelung der Haftpflicht des Halters diese schädigenden Handlungen besonders zu behandeln.

Was endlich die letzte Frage anbelangt, ob der Halter in gewissem Umfange und wenn ja, in welchem Umfange, auch für diejenigen Schäden haftbar gemacht werden soll, welchen die Passagiere und beförderten Waren ohne sein Verschulden erleiden, so ist die Entscheidung dieser Frage deshalb nicht leicht, weil die verschiedensten Kriterien als maßgebend zur Lösung der Frage in dem einen oder anderen Sinne angeführt werden.

Manche in dieser Richtung vorgebrachten Gesichtspunkte können m. E. auf keinen Fall maßgebend sein. So vor allem nicht der Gesichtspunkt, daß die Auferlegung der Erfolghaftung die Rentabilität der Luftfahrtunternehmungen bedrohen würde. Ähnliche Einwendungen wurden von Interessentenkreisen stets erhoben, sobald es sich um Auferlegung neuer oder Vermehrung bestehender Verbindlichkeiten handelte[22]). Die Erfahrung hat dann stets gezeigt, daß die Lasten doch tragbar waren[23]). Für die Luftfahrt kann der Einwand schon deswegen nicht maßgebend sein, weil sich die Luftfahrtunternehmungen bekanntlich, ganz unabhängig von dem Umfang der dem Halter obliegenden Haftung, überhaupt nicht rentieren, sondern auf Subventionen angewiesen sind. Eine zu befürchtende Unrentabilität kann daher im Luftfahrtverkehr kaum als Grund dafür angeführt werden, daß dem Halter keine strengere Haftung auferlegt werden dürfe. Ebensowenig kann man für die Einführung der Erfolghaftung die bereits oben mitgeteilte amtliche Begründung zu §§ 15, 16 des zweiten Entwurfes zu einem Luftverkehrsgesetz anführen, daß nämlich eine solche Gefahrenübernahme durch den Halter „die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels fördert“[24]). Die Steigerung des Luftverkehrs hängt hiervon wohl kaum ab. Es ergibt sich schon daraus, daß der Luftverkehr bisher ständig zugenommen hat, obgleich die Passagiere vielfach, wie z. B. bei uns, durch Abschluß von Enthaftungsklauseln auf jeden Schadensersatzanspruch gegen den Unternehmer verzichten und, wie die Erfahrung gezeigt hat, sogar oft auf eine Versicherung keinen entscheidenden Wert legen[25]).

M. E. kann[26]) man einem Verkehrsunternehmen aus den von ihm abgeschlossenen Beförderungsverträgen nur dann eine über das Verschulden hinausgehende Haftung auferlegen, wenn, wie insbesondere Runkel bereits ähnlich hervorgehoben hat[27]), die Vertragsgegner, also die Passagiere und Warenversender infolge des Fehlens anderweitiger geeigneter Beförderungsmittel, objektiv — also nicht etwa aus persönlichen Gründen im Einzelfall — gezwungen sind, sich in die Gefahr zu begeben, die mit dem Abschluß des Beförderungsvertrages für sie verbunden ist.

Stehen dagegen den Reisenden und Warenversendern andere geeignete Beförderungsmittel zur Verfügung und benutzen sie alsdann das mit der besonderen Gefahr belastete Beförderungsmittel, so übernehmen sie dadurch die mit diesem Beförderungsmittel verbundene Gefahr freiwillig und können alsdann keinen Anspruch auf einen besonderen Schutz gegen diese Gefahr erheben.

Im übrigen wird es, wie bereits angedeutet[28]), selbst in den Fällen, in denen es sich um ein notwendiges Beförderungsmittel handelt, nicht immer nötig sein, den Unternehmer über sein Verschulden hinaus haften zu lassen.

Bei Berücksichtigung dieser Erwägungen ergibt sich ohne weiteres, daß die für die Eisenbahn eingeführte scharfe Haftpflicht bis zur höheren Gewalt[29]) begründet ist; denn auf die Benutzung der Eisenbahn ist die Allgemeinheit für die Personen- und Güterbeförderung mangels anderer gleichwertiger Angebote angewiesen[30]). Die Allgemeinheit kann sich also den Gefahren, die der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt, nicht entziehen. Deshalb ist es gerechtfertigt, daß ihr das Risiko für die Gefahren, welche der Betrieb mit sich bringt, abgenommen wird.

Das Seerecht andererseits kennt diese strenge Haftung nicht, obgleich der Seeverkehr auch ein notwendiges Transportmittel ist und daher eine über das Verschulden hinausgehende strengere Haftung des Unternehmers nach dem Gesagten auch dort verständlich wäre.

Auch das Automobilrecht kennt eine über das Verschulden hinausgehende Haftung des Halters gegenüber den Vertragsgegner nicht. § 8 Ziff. 1 des Ges. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt, daß die strengen Haftvorschriften des § 7 keine Anwendung finden, „wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde“. Die Begründung führt hierzu aus: „Da die verschärfte Haftung des Automobilhalters nur bezweckt, das Publikum von den ihm aufgedrungenen Gefahren des Automobilbetriebs zu schützen, so müssen diejenigen Fälle ausscheiden, in welchen der Verletzte die Gefahr freiwillig übernommen hat.“[31]) Ob dies im übrigen heute noch auf alle Fälle der Automobilbenutzung paßt, erscheint zweifelhaft; denn neben der Reichspostverwaltung[32]) betreiben heute zahlreiche Kommunen und Privatunternehmungen in den Großstädten und über Land fahrplanmäßig regelmäßige Autolinien, und die Benutzung dieser Autolinien ist in vielen dieser Fälle für die Allgemeinheit bereits eine Notwendigkeit geworden, so daß es nicht mehr gerechtfertigt erscheint, diesen Automobilverkehr besser zu stellen, als die Eisenbahnen und Straßenbahnen[33]).

---

[20]) Schreiber: ZLR. 1926 Heft 1 S. 32 will diese Fälle analog Art. IV § 3 der Haager Seerechtsregeln behandelt wissen.

[21]) Vgl. Meyer, Schadensersatzrecht S. 102 Note 2; Schreiber, Archiv f. Rechts- u. Wirtschaftsphilosophie Bd. 16 S. 388; Wüstendörfer, Rechtsgrundlagen des überseeischen Luftverkehrs. Gutachten f. d. Hamburg-Amerika-Linie Teil II S. 15 (Persiehl, Hamburg).

[22]) So bei der gesetzlichen Festlegung der Haftung der Eisenbahnunternehmer und Automobilhalter; ebenso natürlich bei der Einführung der verschärften Haftung des Luftfahrzeughalters gegenüber unbeteiligten Dritten (vgl. Brennwald, Luft und Recht, Zürich 1910, S. 16 ff.).

[23]) Vgl. Meyer, Schadensersatzrecht S. 108/109; Verhandl. d. Reichstags z. Beratung d. ersten Entwurfs eines Luftverkehrsgesetzes 12. März 1914, 234. Sitzung, S. 8048 C.

[24]) Drucks. d. Reichstags 1920/21 Nr. 2504.

[25]) Vgl. Schreiber, Arch. f. Rechts- u. Wirtschaftsphilosophie Bd. XVI S. 389. Bei uns sind die Passagiere, die den tarifmäßigen Flugpreis entrichtet haben, auf Kosten der Luftverkehrsgesellschaft „für Unfälle mit je 25 000 *RM* für den Todesfall und den Fall dauernder völliger Invalidität, und mit 25 *RM* für den Tag bei vorübergehender völliger Arbeitsbehinderung versichert“. Ob dies ein voller Ausgleich für den Haftungsausschluß ist, dürfte übrigens zweifelhaft sein. A. M. Roeder, „Haftung im internationalen Luftverkehr“, Verkehrsrechtliche Rundschau 1927 Nr. 7 S. 325; Heilfron, „Die Haftung im Luftverkehr“ in Gesetz und Recht 1927 Heft 19 S. 291.

[26]) Damit soll nicht gesagt sein, daß dies stets geschehen muß; vgl. unten S. 5.

[27]) Runkel, Die außervertragliche Haftung des Luftschiffers, Berlin 1913, S. 88.

[28]) Vgl. oben S. 4.

[29]) § 1 RHaftpflG. v. 7. Juni 1871; §§ 456 ff. HGB.

[30]) Der Einwand, man könne überhaupt zu Hause bleiben, ist, wie Runkel a. a. O. S. 89 mit Recht hervorhebt, absurd.

[31]) Neukirch-Rosenmeyer, Kommentar zu dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. Mai 1909, S. 80.

[32]) Diese haftet nach den besonderen Grundsätzen des § 11 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches v. 28. Okt. 1871.

[33]) Brennwald, Die Haftpflicht für Automobilschäden S. 143; Fachinger a. a. O. S. 40. Die Frage, ob sich für den Eisenbahn-, Automobil- und Luftverkehr die Aufstellung einheitlicher Haftungsgrundsätze empfiehlt, soll auf dem nächsten Deutschen Juristentage im Sept. d. J. zur Erörterung kommen.

Wie steht es nun bezüglich des Verkehrs mit Luftfahrzeugen? Becker sagt[34]): Die Flugverkehrslinien „haben sich im Laufe der letzten Jahre so rasch in den Verkehr eingeführt, daß sie ein wichtiges Glied desselben bilden, mit dem sie durch Anschlüsse an Züge, Schiffe usw. so eng verbunden sind, daß man nicht sagen kann, es sei niemand auf den Verkehr mit Flugzeugen angewiesen." Ich kann diesen Ausführungen nicht beistimmen. Das Flugzeug kann sicherlich im Einzelfalle dem einen oder anderen persönlich als ein ihm unentbehrliches Beförderungsmittel erscheinen. Die Unentbehrlichkeit ist aber heute noch kein objektives Merkmal des Flugverkehrs. Trotz der Vergrößerung des Luftverkehrs ist die Allgemeinheit, wie auch die bisherige Rechtsprechung übereinstimmend anerkennt[35]), noch nicht auf die Benutzung der Luftfahrzeuge angewiesen. Ob dies bei fortschreitender Entwicklung immer so bleiben wird, ist schwer vorauszusagen. Für die heutige Zeit und die nächste Zukunft ist die Frage aber m. E. jedenfalls zu bejahen[36]).

Ist dies aber der Fall, ist also vorläufig die Allgemeinheit noch nicht gezwungen, sich in die besonderen Gefahren, die mit dem Abschluß eines Luftpassagevertrages verbunden sind, zu begeben, so folgt daraus, wie dargelegt, im Gegensatz zum RG. allerdings nicht, daß Enthaftungsklauseln zuzulassen sind, wohl aber folgt daraus, daß in einer zu treffenden internationalen Regelung die Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage gegenüber den Passagieren und Warenversendern auf sein und seiner Gehilfen Verschulden zu beschränken ist. Diesen Standpunkt nehmen grundsätzlich auch die Pariser Konferenz über Luftprivatrecht von 1925 und das Avant-Projet der Citeja ein[37]). Wenn darin weiterhin Umkehrung der Beweislast und Begrenzung der Haftung auf feste Summen vorgesehen ist, sowie Fortfall der Haftung für Verschulden der Gehilfen bei Navigationsfehlern, sofern der Transporteur Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt nachweist, so kann man sich auch hiermit durchaus einverstanden erklären. Dagegen geht nach dem Gesagten der von der Citeja neuerdings in Madrid eingenommene Standpunkt, daß der Halter auch für alle Fehler des Apparates haften soll, gleichgültig, ob ihn ein Verschulden trifft oder nicht, m. E. zu weit[38]).

[34]) a. a. O. S. 247.

[35]) Vgl. die bereits erwähnten Urteile des KG. v. 16. Okt. 1926: ZLR. Heft 2/3 S. 220; LG. Aurich v. 28. Juli 1926; ZLR. Heft 2/3 S. 222; RG. v. 19. Mai 1927; ZLR. 1928 Heft 4 S. 296.

[36]) Vgl. auch Runkel a. a. O. S. 89.

[37]) Vgl. ZLR. Bd. I Heft 1 Beil. S. 1 und Heft 4 Beil. S. 216.

[38]) Noch weiter ging das Comité international juridique de l'aviation auf seiner Madrider Tagung — Mai 1928 —. Dieses läßt den Halter den Passagieren und Warenversendern gegenüber über das Verschulden hinaus bis zur höheren Gewalt haften und bestimmt außerdem ausdrücklich, daß „atmosphärische Einwirkungen" im Lufttransportverkehr nicht als höhere Gewalt anzusehen seien (vgl. Alex Meyer, Frankf. Zeitung v. 30. Juni 1928 Nr. 483).

Kleinere Aufsätze.

Zur Haftung des Kraftfahrzeughalters bei Gefälligkeitsfahrten.

Die in § 7 KraftfahrzG. grundsätzlich vorgeschriebene Gefährdehaftung des Kraftfahrzeughalters ist nach § 8 ausgeschlossen, wenn der Verletzte durch das Fahrzeug befördert wurde; hier haftet der Halter nur nach dem allgemeinen Recht. Nimmt nun der Halter den Fahrgast unentgeltlich aus bloßer Gefälligkeit mit, so soll nach Zimmermann: JW. 1928, 1717 der Wille der Parteien bei der Vereinbarung einer solchen Gefälligkeitsfahrt der sein: der Halter wolle gegenüber einem solchen Fahrgast keine Verpflichtung zu höherer Sorgfalt übernehmen, als er sie geübt hätte, wenn er allein gefahren und nur für sich selbst verantwortlich gewesen wäre. Der Fahrgast aber wünsche hier, der Halter solle sich durch ihn nicht stören lassen, auf ihn keine Rücksicht nehmen, so fahren, als ob er allein fahre. Auf ein besonderes Maß von Fürsorge könne ein solcher Gast keinen Anspruch machen, und die Parteien seien, wie anzunehmen, darüber einig, daß der Halter nur für die Sorgfalt einstehe, die er in seinen Angelegenheiten übt, also für dilig. quam suis.

Dem ist nicht beizutreten: Die Benutzung des Kraftfahrzeugs gilt als mit besonderen Gefahren verbunden, und wenn der Halter den Fahrgast, der die Gefälligkeitsfahrt erbittet oder die ihm vom Halter angebotene Mitfahrt dankend annimmt, fragen würde, ob er sich zufrieden gebe mit der Sorgfalt, die der Halter anwendet, falls er allein fährt, so würde der Befragte zumeist bedenklich werden; keinesfalls steht fest, daß er jene Frage bejahen würde. Er hofft vielmehr, wie anzunehmen, zuversichtlich, der Halter werde die verkehrserforderliche Sorgfalt anwenden, nicht aber den Schlendrian, den er bei Alleinfahrten betätigt. Also mit der stillschweigenden Übereinkunft der Haftungsbeschränkung ist das nichts; man erinnert sich hier der Worte des bekannten Pandektisten Regelsbergers in Iherings Jahrb. 44, 418 von dem „Flugsand des konkreten Parteiwillens", daß nämlich „von der Jurisprudenz ein Wille hineingeheimnist wird, von dem die Beteiligten keine Ahnung haben".

Ebenso versagt aber der von Zimmermann angezogene Schenkungs- oder Leihvertrag. Gesetzt ich lade den X. zu einem Mittagsmahl und zu einer sich daran anschließenden Autofahrt ein; als er sich bei mir einfindet, weise ich ihm die Türe, lehne also die Erfüllung meines Versprechens ab. Er kann gegen mich keinerlei Ansprüche erheben; denn unser Übereinkommen gehört der „Sphäre des gesellschaftlichen Lebens" an, steht „unter der Schwelle des juristischen Bewußtseins". Daraus folgt: wenn ich unser Abkommen erfülle, also ihm das Mittagsmahl gewähre und ihn zur Autofahrt mitnehme, so genießt er meine Speisen und benutzt mein Auto nicht widerrechtlich, sondern durchaus zu Rechte. Wenn ihn aber meine Speisen gesundheitlich schädigen oder er durch meine ungeschickte Fahrt körperlich verletzt wird, so hafte ich nur wegen außervertraglichen Verschuldens nach § 823 Abs. 1, danach für Außerachtlassung der verkehrserforderlichen Sorgfalt (§ 276); nicht aber kann ich mich damit entschuldigen, daß ich bei Alleinfahrten ebenso sorglos verfahre. Denn die dil. quam suis findet nur statt in Vertragsverhältnissen, und ein „Schuldverhältnis", eine „Verpflichtung zur Leistung" lag hier nicht vor (Staudinger [9] Vorbem. 3 Abs. 3 vor § 597).

Nebensächlich sei noch bemerkt: Darin, daß der Halter infolge der Mitnahme des Gastes mehr Benzin verbraucht, liegt die in § 516 verlangte „Zuwendung" ebensowenig, wie in dem Fall, wo ich mein Zimmer besser heize und stärker beleuchte, weil ich einen Besuch erwarte; es liegt keine Hingabe, keine Wertsteigerung, keine Entlastung vor. Dem Fahrgast ist vielleicht überhaupt nichts erspart; er hätte mangels unentgeltlicher Gewährung die Fahrt ganz unterlassen. Wenn ich ferner jemandem ein Zimmer unentgeltlich zur Benutzung überlasse, wohnt er bei mir nicht zur „Leihe"; und so liegt auch kein Leihvertrag vor, wenn ich ihn zu einer Autofahrt einlade. Meine Gestattung hat hier nur die Bedeutung, daß die Benutzung der Wohnung oder des Autos für den anderen keine widerrechtliche ist.

RA. Dr. Eugen Josef, Freiburg i. Br.

Schrifttum.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 nebst den amtlichen **Allgemeinen Ausführungsbestimmungen** mit Erläuterungen und Hinweisen auf die deutsche und die österreichische Rechtsprechung. 2. vollständig umgearbeitete Auflage von Dr. **Theodor Kittel**, Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr **Kurt Friebe**, Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium, und Dr. **Edward Hay**, Mitglied der Geschäftsführung des Deutschen Industrie- und Handelstages. Berlin 1928.

Das vorstehende Werk kann man kaum eine neue Auflage des von dem an erster Stelle genannten Verf. i. J. 1910 herausgegebenen Kommentars zur EVO. v. 23. Dez. 1908 nennen. Es ist in der Tat ein neues Werk: Dem Verf. haben sich zwei Mitarbeiter zugesellt, die an den Vorarbeiten zur neuen EVO. wesentlich beteiligt gewesen

sind, der Text ist sprachlich umgearbeitet, eine Reihe sachlicher Änderungen sind vorgenommen, so daß eigentlich nur die Einteilung dieselbe geblieben ist, und schließlich ist auch ein neuer Verleger eingetreten. Es ist erfreulich, daß der Kommentar gleichzeitig erscheint mit dem am 1. Okt. d. J. erfolgenden Inkrafttreten der neuen EVO., was allerdings nur möglich war, weil den Verf. der gesamte Stoff der Vorarbeiten zur Verfügung stand.

Den Erläuterungen der EVO. geht eine Einleitung voraus, die in sieben Abschnitten die rechtliche Bedeutung und die Entstehung der EVO. sowie ihre wesentlichen Unterschiede von den am 1. Okt. gleichfalls in Kraft tretenden internationalen Übereinkommen über den Güterverkehr, den Personen- und Gepäckverkehr behandeln, und ferner die Festsetzungen der Reichsbahntarife, die Hauptgrundsätze der Personen- und Güterbeförderung und die Haftung der Eisenbahn erörtern. Hierzu möchte ich einiges aus meinen Erfahrungen während meiner amtlichen Tätigkeit im Reichseisenbahnamt und später im preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeit bemerken. Schon bei den ersten Beratungen über den Entwurf des IÜ. wurde über das Verhältnis des internationalen zum Binnenfrachtrecht der beteiligten Staaten verhandelt, da für den Verkehr eine tunlichste Übereinstimmung der beiden Rechte erwünscht sei. Als daher das Inkrafttreten des IÜ. zum 1. Jan. 1893 feststand, beschlossen die Regierungen des Deutschen Reiches in Gemeinschaft mit denen von Österreich und Ungarn eine Umarbeitung der damaligen Betriebsreglements in der Richtung, daß die Grundsätze des IÜ., insbes. die dem Verkehr günstigeren, in die Betriebsreglements aufgenommen wurden. Die ursprüngliche Absicht der deutschen Zentralbehörden, auch das HGB. hiernach zu ändern — der Entwurf einer Novelle war schon ausgearbeitet —, wurde aufgegeben, weil eine Änderung des HGB. mit der zum 1. Jan. 1900 bevorstehenden Einführung des BGB. vorgesehen war. In Österreich und Ungarn war ein besonderes Gesetz erlassen, das die Regierung ermächtigte, auch solche Änderungen des Betriebsreglements vorzunehmen, die mit dem HGB. nicht übereinstimmten. In Deutschland mußte man sich darauf beschränken, solche Änderungen zu machen, die dem HGB. (jetzt § 471) nicht widersprachen. Bei der Revisionsarbeit wurde mit peinlicher Gewissenhaftigkeit darauf Bedacht genommen, daß die Texte der Betriebsreglements mit dem des IÜ. wörtlich übereinstimmten. In dem HGB. v. 10. März 1897 wurden — die Begründung legte darauf besonderen Wert — alle die Bestimmungen geändert, die einer vollständigen Übereinstimmung der beiden Rechte entgegenstanden. Die EVO. (so war in Deutschland das Betriebsreglement seit der Revision von 1892 bezeichnet) vom 26. Okt. 1899 enthielt keinerlei Abweichungen vom IÜ. Auf die große Wichtigkeit einer solchen Identität brauche ich nicht hinzuweisen. Für die Auslegung des Frachtrechts und für den Verkehr war sie von großer Bedeutung. Gleichwohl wurde in der EVO. v. 23. Dez. 1908 aus wesentlich äußeren Gründen dieser Grundsatz aufgegeben, besonders auf eine **wörtliche** Übereinstimmung der beiden Texte und auf die gleiche Einteilung verzichtet, wenngleich man vermeiden wollte, auch die sachliche Übereinstimmung aufzugeben. Durch die Revision von 1923 ist nun das IÜG. in eine ganz andere Form gegossen, eine Form, die der französischen Gesetzgebung angepaßt ist. Bei der EVO. v. 16. Mai 1920 ist man, m. E. mit Recht, diesem Gedanken nicht gefolgt, die alte Einteilung ist beibehalten und nur in wichtigen sachlichen Bestimmungen ist sie dem neuen IÜG. angepaßt. Die vorstehenden Betrachtungen beziehen sich, was beiläufig bemerkt werden mag, nur auf das IÜG. Das IÜP. ist ein **neues** Übereinkommen, über dessen Entstehung Besonderes nicht zu bemerken ist.

In der Einleitung sind, wie oben gesagt, die wesentlichsten Abweichungen der neuen EVO. von dem IÜ. zusammengestellt. Die wichtigste ist wohl die, daß bei Feststellung der Entschädigung für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gepäck und Frachtgut in dem IÜ. andere Grundsätze bestehen, als in der EVO. Das IÜG. ist dahin geändert, daß nicht mehr der gemeine Wert, sondern nur ein, allerdings sehr hoch bemessener Höchstsatz als Entschädigung vergütet wird. Für das Gepäck ist selbstverständlich im IÜP. ebenso verfahren. Die EVO. hat die alten Bestimmungen mit einigen mehr formellen Verbesserungen beibehalten. Der Grund dieser Änderung des IÜG. liegt darin, daß während den Zeiten der Geldentwertung, im und nach dem Kriege besondere Schwierigkeiten für die Eisenbahn und den Verkehr bei dem Verlust usw. von **Kostbarkeiten** sich geltend machten. Über die Beförderung von Kostbarkeiten handelt der § 54 nebst Ausführungsbestimmungen. Der Begriff der Kostbarkeit, wie er vom RG. festgestellt, steht in der Erl. 7 zu § 54. Vor Beginn der Geldentwertung genügte diese Begriffsbestimmung dem Richter zur Feststellung, ob im einzelnen Fall eine Kostbarkeit vorliege. M. W. hat das RG. nur **einmal** durch Urteil festgestellt, daß ein kostbarer Zobelpelz eine Kostbarkeit sei. Als bei der fortschreitenden Geldentwertung die Preise auch für gewöhnliche Gebrauchsgegenstände und Genußmittel (Kleider, einfache Kleiderstoffe, Zigarren, Zigaretten, Wein usw.) stiegen, mußte die Eisenbahn beim Verlust solcher Gegenstände außerordentlich hohe Entschädigungen bezahlen, die sie finanziell stark belasteten. Sie lehnte die Zahlung wiederholt ab, weil solche Gegenstände Kostbarkeiten seien, die ohne Beachtung der für Kostbarkeiten geltenden Beförderungsbedingungen zum Transport aufgegeben seien. Die Folge war eine bedenkliche Rechtsunsicherheit und zahlreiche Prozesse, wobei die Gerichte verschieden erkannten. Auf die Versuche der Eisenbahnen, durch Änderung der Tarife diese Unzuträglichkeiten zu beseitigen, will ich nicht eingehen, sie stehen noch in aller Erinnerung. Um wirksame Abhilfe zu schaffen, wäre eine Änderung des HGB. erforderlich gewesen, die auch von der Reichsbahn vorgeschlagen, aber vom Reichsrat nicht genehmigt wurde. Bei dieser Sachlage wurde bei den Beratungen über die Revision des IÜ. der radikale Vorschlag gemacht, den Begriff der Kostbarkeiten **ganz** zu beseitigen und für den Schadensersatz bei **allen Gütern** eine Höchstgrenze festzustellen, die so hoch bemessen wurde, daß sie auch für Entschädigung für Kostbarkeiten ausreichte; damit wurde ein Rechtszustand wiederhergestellt, der **vor** dem IÜ. v. 14. Okt. 1890 in Deutschland und vielen mitteleuropäischen Staaten bestand, es wurden sog. Normalentschädigungssätze eingeführt. Diese früher allerdings sehr nötigen Normalsätze hatten zu dauernden Klagen der Verkehrsinteressenten geführt und waren deshalb auch, um den Ländern, bei denen andere Grundsätze galten, entgegenzukommen, abgeschafft worden. Die seit 1893 geltenden Bestimmungen haben sich sowohl im Binnen- als im internationalen Eisenbahnverkehr durchaus bewährt. Die deutsche und österreichische Regierung — und ihrem Beispiel sind, wie es heißt, andere Staaten gefolgt — haben sich daher m. E. mit Recht entschlossen, dem durch äußere, jetzt vorübergegangene Zustände veranlaßten Vorgehen des IÜG. nicht nachzukommen und die alten bewährten Regeln beizubehalten. Es ist zu hoffen, daß bei der nächsten Revision des IÜG. und IÜP. die früheren Bestimmungen wiederhergestellt werden. Einige Rechtslehrer haben merkwürdigerweise die Beseitigung des Kostbarkeitenbegriffs für einen **Fortschritt** erklärt. Sie haben anscheinbar die ganze Sachlage nicht übersehen. Gerade vom reinen Rechtsstandpunkt könnte es doch nur gebilligt werden, daß bei der heutigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs der Eisenbahnen bei Leistung von Schadensersatz nicht besser gestellt werden, als andere Schuldner. In den ersten Jahrzehnten der Eisenbahnen ließ sich eine solche Ausnahmestellung wohl begreifen.

Bei Beurteilung der **Erläuterungen** zur EVO. in dem neuen Werk ist zunächst die **äußere** Gestalt lobend anzuerkennen. Der Text der EVO. ist mit fetter, klarer Schrift gedruckt, und wird dadurch besonders hervorgehoben, die zunächst folgenden Ausführungsbestimmungen sind mit kleinerer lateinischer Schrift gedruckt, die folgenden Verweisungen auf Parallelstellen des HGB., des IÜG., die literarischen Nachweise, sind wieder mit ganz kleiner deutscher Schrift und die Erläuterungen, nach Nummern geordnet, in schöner großer deutscher Schrift gesetzt. An einzelnen Stellen sind ganze Abschnitte einiger Gesetze, nur etwas kleinere Schrift, eingefügt. Diese ganze Anordnung bietet die Möglichkeit, auf **einen** Blick sich zurechtzufinden und erleichtert wesentlich das Studium der EVO. Die Erläuterungen beherrschen das gesamte, für das Verständnis und die Auslegung erforderliche wissenschaftliche Material mit der zugehörigen Rechtsprechung. Von wissenschaftlichen Werken sind hauptsächlich die Beförderungsgeschäfte von **Rundnagel** und das Haftpflichtrecht von **Rundnagel-Fritsch-Sperber** benutzt. Ob es nötig war, die zahlreichen, oft sehr minderwertigen Aufsätze der E. E. und auch der V. Z. anzuführen, lasse ich dahingestellt. Auch würde es m. E. nicht nötig gewesen sein, die vielen Urteile der unteren Gerichte, die hauptsächlich in der E. E. veröffentlicht sind, aufzuführen. Ich bin der — vielleicht ketzerischen — Ansicht, daß der Hinweis auf die Urteile der höchsten Gerichte und deren Erläuterung genügte, soweit solche Urteile wissenschaftlich gut begründet und für die Praxis von Wert sind. Die Erläuterungen sind, je nach der Wichtigkeit, teils kurz, teils ausführlich in Form wissenschaftlicher Abhandlungen oder bei Zusammenstellung von Beispielen aus Theorie und Praxis getragen. Mustergültig sind z. B. die Erläuterungen zu § 6 (Eisenbahntarife), die eine kurze und klare Darstellung des ganzen Eisenbahntarifwesens enthalten, ferner die Erläuterungen zu den vielumstrittenen §§ 83, 84, in denen fast alle bisher vorgekommenen Einzelfälle klar und übersichtlich zusammengestellt werden. In der Regel beschränken sich die Verf. auf die Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse, nur vereinzelt nehmen sie Gelegenheit zu kritischen Betrachtungen. Es ist nicht Aufgabe der Kritik eines Werkes, solche Erläuterungen gleichsam noch einmal zu erläutern, noch weniger, auf die neue EVO., ihre Unterschiede von der bisherigen einzugehen. Im großen und ganzen ist die neue EVO. eine wesentlich verbesserte, sie enthält für die Verkehrsinteressenten viele Fortschritte und auch manche Bestimmungen, die für den Verkehr vorteilhafter sind, als die des IÜG. Bei dem IÜP. mache ich beispielsweise auf den § 28 aufmerksam, in dem aus der Begriffsbestimmung des Reisegepäckes die Worte (Gegenstände) „... die der Reisende zu seiner Reise bedarf.“ weggelassen sind, die während der Zeit des Hamsterns oft Schwierigkeiten gemacht und zu mancherlei Unbequemlichkeiten sowohl für die Eisenbahn, als für die Reisenden Anlaß gegeben haben, besonders für Handgepäck in Frage kam. Dann möchte ich noch eingehen auf die Änderung in § 60 (3) und des § 70 (2). In der Erläuterung 1 zu § 57 wird bemerkt: „Da der Frachtvertrag kein rein formaler Vertrag ist und für die Frachtberechnung die Art des beförderten Guts maßgebend sein muß, hat die neue EVO. in § 60 (3) und § 70 (2) zwei neue Vorschriften eingeschoben, die den Versender im Fall des **Irrtums** vor nachteiligen Folgen schützen.“ Der § 70 ist im wesentlichen der EVO.

von 1908 entnommen, nur erweitert und zugunsten der Eisenbahn sowohl, als auch des Versenders m. E. verbessert. So konnte nach der früheren EVO. die Eisenbahn zu wenig oder überhaupt nicht gezahlte Zölle vom Verfrachter nicht zurückfordern, die Folgen eines derartigen Irrtums mußten von ihr getragen werden. Es handelt sich bei dem § 70 hauptsächlich um Fehler bei der Berechnung der Fracht, die, wie es in der Fassung der älteren Eisenbahnverkehrsordnungen (nicht der von 1908) heißt, weder der Eisenbahn noch dem Versender zum Schaden gereichen sollten. Hier handelt es sich durchweg um Irrtümer, und die Hinzufügung des Abs. 2 scheint mir daher überflüssig. Anders liegt es bei § 60 (3), der von Frachtzuschlägen handelt. Diese sind nach der communis opinio, soweit ich sie kenne, nicht Vertragsstrafen, sondern obligationes ex lege. Die in der Erläuterung 1 zu § 60 ausgesprochene Ansicht, daß sie „ihrem Wesen nach Vertragsstrafen seien", halte ich nicht für richtig. Früher bestanden darüber Zweifel, die m. E., nachdem in der EVO. von 1908 ausdrücklich gesagt wird, daß es auf ein Verschulden des Versenders nicht ankommt, m. E. jetzt nicht mehr berechtigt sind.

Die Frachtzuschläge, zum Teil recht hohe, die bei unrichtigen Angaben zu zahlen sind, werden in § 60 (2) aufgeführt. Es handelt sich um unrichtige Angaben des Gewichts und der Stückzahl der Güter, hauptsächlich aber um unrichtige oder unvollständige Bezeichnung der für die Eisenbahn gefährlichen und deshalb zur Beförderung überhaupt nicht oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. In Abs. 3 heißt es, der Frachtzuschlag dürfe nicht erhoben werden a) „wenn der Absender nachweist, daß seine Angaben auf Irrtum beruhen". Diese Bestimmung ist neu, und ich halte sie für recht bedenklich. Unrichtige Angaben bei betriebsgefährlichen Gegenständen, aber z. B. auch für das zu niedrige Gewicht von Wagenladungen, das eine Überlastung herbeiführt, können verhängnisvolle Folgen, u. U. schwere Eisenbahnunfälle nach sich ziehen. Durch strenge Strafen muß ihnen vorgebeugt werden. Dem Absender muß klar sein, daß er, weil solche Folgen eintreten können, gerade hier mit möglichster Umsicht zu handeln hat. Jura vigilantibus scripta sunt. Ich halte es für höchst bedenklich, daß ihm durch den neuen Zusatz die Möglichkeit geboten wird, einen Irrtum nachzuweisen, zumal durch die übrigen Bestimmungen des § 60 (3) festgesetzt wird, in welchen Fällen besondere Härten bei Erhebung der Frachtzuschläge gemildert werden können. Übrigens möchte ich auch aus den Erläuterungen zu § 60 (3) schließen, daß die Verf. die neue Bestimmung nicht unbedingt billigen.

Hiermit genug der Einzelheiten, die vielleicht schon zu breit gehalten sind. Es ist mir aber ein Bedürfnis, den Verf. zu beweisen, mit welch lebhaftem Interesse ich ihren trefflichen Kommentar gelesen habe und ich zweifle nicht, daß er auch in allen den Kreisen gewürdigt werden wird, die mit der neuen EVO., sei es dienstlich, sei es wissenschaftlich sich zu beschäftigen haben.

Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. v. der Leyen, Berlin-Wilmersdorf.

Die Haftung der Kleinbahn. Von Dr. jur. **Walter Wülfing.** Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft mbH. bei der Deutschen Reichsbahn.

Das Buch setzt sich zur Aufgabe, das Gesamtgebiet des für die Kleinbahnen, zu denen bekanntlich auch die Straßenbahnen gehören, geltenden Haftpflichtrechts wissenschaftlich zu erörtern. Dieses Rechtsgebiet ist infolge des Umstandes, daß neben den allgemeinen Bestimmungen des BGB. eine Reihe von Sondergesetzen maßgebend sind, die wiederum teils Reichsgesetze, teils Landesgesetze sind, recht verwickelt. Die zusammenfassende Erörterung in einer Schrift ist daher besonders dankenswert und muß von den mit der einschlägigen Rspr. befaßten Kreisen begrüßt werden.

Man muß anerkennen, daß es Wülfing gelungen ist, auf verhältnismäßig kleinem Raume (142 Seiten) alle wesentlichen Fragen des Rechtsgebiets mit Gründlichkeit und übersichtlich zu behandeln. Seine Kritik der reichsgerichtlichen Rspr. in einigen besonders wichtigen Fragen ist durchaus beachtlich; namentlich wird seinen überzeugenden Ausführungen über den Begriff der „höheren Gewalt" im Gegensatz zu der allerdings schwankenden höchstrichterlichen Judikatur die Anerkennung nicht zu versagen sein.

Dem Verf. ist in einem Punkte (S. 17) ein Irrtum unterlaufen, auf den mit Rücksicht auf die große Wichtigkeit in der Praxis hingewiesen werden muß. Nach dem modernen Stande der medizinischen Wissenschaft, dem sich seit einer Reihe von Jahren die Rspr. allgemein angeschlossen hat, trifft es nicht zu, daß die sog. Prozeßneurose als Unfallsfolge i. S. des § 1 HaftpflG. anerkannt wird (vgl. Entsch. des RG. v. 20. März 1922 bei Eger, EisenbEntsch. Bd. 39 Nr. 178 und Entsch. des RVA. v. 24. Sept. 1926: JW. 1928, 577).

Besonders verdienstlich ist die Schrift Wülfings auch deshalb, weil sie in einem Zeitpunkt kommt, in dem sich die Reichsjustizverwaltung ernstlich mit einer Neuregelung der Verkehrshaftpflicht auf einheitlicher Grundlage befaßt, so daß die Studie neben den Verhandlungen des diesjährigen Juristentages den gesetzgebenden Körperschaften als wertvolles Material dienen kann.

RA. Wussow, Berlin.

Dr. **Julius Sebba,** Rechtsanwalt am Oberlandesgericht, Dozent an der Handelshochschule in Königsberg i. Pr.: **Seewasserstraßenordnung.** Berlin und Leipzig 1928. Verlag Walter de Gruyter & Co. Preis geb. 8,50 ℳ.

Schneller als man es zu hoffen gewagt hatte, ist aus der Feder des bekannten Mitherausgebers des führenden Kommentars zum Seerecht die seit dem 1. Dez. 1927 in Geltung befindliche Seewasserstraßenordnung (SWO.) mit Erläuterungen im Buchhandel erschienen. Ein höchst willkommenes Geschenk für Nautiker und Seerechtler. Mit der SWO. ist grundsätzlich einheitliches Recht für die von Seeschiffen befahrenen Unterläufe aller deutschen Flüsse geschaffen worden, und zwar im Vorrang vor der daneben in Geltung gebliebenen, auf internationalem Abkommen beruhenden Seestraßenordnung. Mancherlei Neues bringt die SWO. Die Aufgabe, ihre Bestimmungen, namentlich die für alle Flüsse gleichmäßig geltenden, aber auch die Sondervorschriften für die einzelnen Gewässer, dem Nautiker klarzumachen, deren innersten Zusammenhang ihm vor Augen zu führen sowie dem Juristen die tatsächliche Bedingtheit aller nautischen Vorschriften zu zeigen, hat der Verf. meisterhaft gelöst. Fast jeder erläuterungswerte Begriff ist behandelt. Die vorhandenen Zweifelsfragen sind besprochen. Besonders wertvoll ist die sorgfältige Berücksichtigung der richterlichen und seeamtlichen Judikatur zur SStrO. an den vielen Stellen, an denen diese in die SWO., die sie ergänzt, hineinspielt. Also auch eine Kommentierung wichtiger Bestimmungen der SStrO., deren Text zweckmäßigerweise als Anhang beigegeben ist.

Wenn erst eine genügende Anzahl von gerichtlichen und seeamtlichen Entscheidungen zu dem neuen Gesetze vorliegt, wird sich auf der gegebenen vortrefflichen Grundlage gewiß bald eine neue Auflage des Werkes aufbauen.

RA. Dr. Schulze-Smidt, Bremen.

Luftrecht, reichsrechtliche Vorschriften. Textausgabe zusammengestellt von Dr. **Alfred Wegerdt,** Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. Berlin 1927. Verlag Gebr. Radetzki.

Der Verf. hat in sehr verdienstlicher Weise die gesamten, das Luftrecht betreffenden reichsrechtlichen Vorschriften zusammengestellt. Im ersten Teil sind neben dem LuftVerkG. v. 1. Aug. 1922 die VO. über den Beirat für das Luftfahrwesen und über Landungsaufforderung für Luftfahrzeuge, das Ges. zur Durchf. der Art. 177, 178 u. 198 VV. sowie die entsprechenden VO. v. 13. Juli 1926 über Luftfahrzeugbau, über führerlose Flugzeuge und über Flugzeuge mit den technischen Merkmalen neuzeitlicher Jagdflugzeuge, über Beschränkung der Flugausbildung sowie über Listenführung in der Luftfahrt abgedruckt. Im zweiten Teil wird die von der Interalliierten Rheinlandkommission erlassene VO. Nr. 309 (zur Aufhebung und Ersetzung der VO. Nr. 80 betr. Regelung des Flugwesens in den besetzten Gebieten) sowie die Anlage zu dieser VO. in französischer Sprache und deutscher Übersetzung wiedergegeben. Der dritte Teil enthält die Abkommen zur Regelung des Luftverkehrs zwischen Deutschland einerseits und der Schweiz, Dänemark, Holland, Österreich, Schweden, Frankreich, Belgien andererseits. Der Vollständigkeit halber werden in den weiteren Teilen die die Luftfahrt betreffenden Bestimmungen des Vertrages von Versailles, die vorläufigen Richtlinien des Reichsverkehrsministers zur Ausführung des LuftVerkG. (endgültige Ausführungsbestimmungen des Reichsverkehrsministers liegen noch immer nicht vor), die vorläufigen Bestimmungen des RFM. über die Zollabfertigung im Luftverkehr, die Paßnachschau im Luftverkehr, die Bestimmungen der Postordnung über den Luftpostverkehr zusammengestellt. Endlich enthält ein Nachtrag noch die Anweisung des Oberbefehlshabers der franz. Rheinarmee betr. die Regelung des Überfliegens der von der franz. Rheinarmee besetzten Gebiete durch Zivilflugzeuge sowie die Überflugszone gemäß dem deutsch-franz. und dem deutsch-belg. Luftverkehrsabkommen.

Da die luftrechtlichen gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen überall verstreut sind, so ist die Zusammenstellung des Verf. für jeden, der auf dem Gebiete des Luftrechts arbeitet, eine große Erleichterung. Die Benutzung dieser Zusammenstellung wird noch durch ein sehr gutes Stichwortverzeichnis erleichtert.

RA. Dr. Ernst Tauber, Berlin.

Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für allgemeine Wirtschaftsstruktur. III. Arbeitsgruppe. Wandlungen in den wirtschaftlichen Organisationsformen. I. Teil. Wandlungen in den Rechtsformen der Einzelunternehmungen u. Konzerne. Berlin 1928. E. S. Mittler u. Sohn. 484 S. Preis 10,30 ℳ, geb. 11,30 ℳ.

Die Untersuchung, die nach dem Vorworte auch für das im ersten Teil behandelte Gebiet noch nicht abgeschlossen ist, beginnt mit vier Gutachten über „Die wirtschaftlichen Strukturwandlungen

und die Reform des Aktienrechts". Zunächst gibt Prof. Flechtheim eine ausgezeichnete Übersicht über die zahlreichen Rechtsprobleme, die heute mit dem Aktienwesen und der Konzernbildung verbunden sind. Daran schließen sich kurze Betrachtungen Dr. Hachenburgs über die Kapitalbildung bei den AktG. und die Machtkämpfe, die sich bei ihnen abspielen. Er hat sein Thema richtiger „Die Beziehungen zwischen dem geltenden Aktienrecht und der heutigen deutschen Wirtschaft" formuliert, denn das ist der eigentliche Inhalt auch der übrigen Gutachten. Das folgende Gutachten von Prof. Geiler und namentlich das vierte von Bruno Buchwald ist mehr wirtschafts-politisch, also de lege ferenda eingestellt. Auf die zahlreichen, namentlich von Buchwald erhobenen Forderungen einer Neuregelung des Aktienrechts kann hier naturgemäß nicht eingegangen werden.

Das letzte Gutachten ist ein solches von Dir. Dr. Haußmann: Die Strukturwandlungen der Wirtschaft und das Recht der GmbH. Die Gutachten zeigen, wie sehr sich die Bedeutung zahlreicher Rechtsnormen durch die wirtschaftliche Entwicklung geändert hat. Es hat sich sowohl die Auslegung gleichgebliebener Rechtssätze geändert, als auch und vor allem hat sich das Wirtschaftsleben den einmal bestehenden Rechtsnormen angepaßt, oft in der Weise, daß es Mittel gefunden hat, sie zu umgehen.

Die Arbeitsgruppe hat dann einen Frageplan über die Wechselbeziehungen zwischen Aktienrecht und der industriellen Organisation (S. 143 ff.) aufgestellt, nach dem die Vernehmungen von im ganzen 41 Sachverständigen erfolgt sind, deren Abdruck den zweiten größeren Teil des Werkes ausmacht. Unter diesen Sachverständigen sind bekannte Wirtschaftsführer wie Bosch, Clemm, Deutsch, Hagen, Klotzbach, von Siemens, Tietz, Thyssen, Vögler u. a. und neun Mitglieder von Betriebsräten, die Aufsichtsräten angehören. Es dürfte interessieren, einige der wichtigsten Fragen hier wiederzugeben:

1. Die Aktie. a) Die Kleinaktie. Hat die Kleinaktie die Beteiligung der Arbeiterschaft oder ihrer Organisationen vermehrt? (wurde allgemein verneint.) b) Die Stimmrechtsaktie. c) Die Aktie als Wertpapier. Hat die Fluktuation des Aktienbesitzes in neuerer Zeit wieder nachgelassen?

2. Die Generalversammlung. a) Der Einzelaktionär. b) Die Depotaktie. Nach welchen Grundsätzen wird sie in den Generalversammlungen verwertet? c) Das Aktienpaket. Hat sich die Zersplitterung des Aktienbesitzes gesteigert? d) Publizität. (Wurde besonders eingehend behandelt.) Auskunftspflicht der Verwaltungsorgane. Welchen Einblick gestatten die veröffentlichten Bilanzen? Bilanzschemata.

3. Der Aufsichtsrat. a) Zusammensetzung. Größe der Aufsichtsräte. Vermehrung von Aufsichtsratsstellen in einer Hand. b) Besonders eingehend wurde hier in Sondervernehmungen der Einfluß des Eintritts der Betriebsräte in den Aufsichtsrat behandelt (Seite 283—326). Im allgemeinen ergab sich, daß dieser Einfluß sehr gering ist, z. Teil weil viele Fragen in besonderen Ausschüssen erledigt werden, daß aber durch die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat die Betriebsratsvertreter oft persönliche Beziehungen zu Vorstand und Aufsichtsräten erreichen. c) Einfluß auf die Verwaltung. d) Haftung des Aufsichtsrates.

4. Der Vorstand, Steigerung oder Verminderung seines Einflusses.

Der letzte Abschnitt (Seite 365—478) behandelt die Konzernbildung und die Rechtsformen der Unternehmungen. Die Konzentration in Beispielen. Hier werden der Reihe nach die Konzentration in der Eisenindustrie, die Konzerne in der elektrotechnischen Industrie (A. E. G. und Siemenskonzern), die J. G. Farbenindustrie AG., die Konzentration in der Linoleum-Industrie und der Warenhauskonzern Leonhard Tietz AG. behandelt und zwar im allgemeinen nach dem Schema:

α) Werdegang und Aufbau. β) Verwaltung. γ) Wirtschaftspolitik und Dividende. δ) Publizität. ε) Interessengemeinschaft und Fusion. —

Im allgemeinen sind Vernehmungen natürlich eine ziemlich umständliche Form wissenschaftlicher Materialdarstellung, dafür ergibt sich aber durch das Auftreten der einzelnen Persönlichkeiten eine sehr lebendige Behandlung der Probleme, so daß gerade dieser zweite Teil eine ungewöhnlich interessante Lektüre bildet.

Prof. Dr. Rob. Liefmann, Freiburg i. B.

Rechtsprechung.

A. Ordentliche Gerichte.

Reichsgericht.

a) Zivilsachen.

Berichtet von den Rechtsanwälten beim Reichsgericht Justizrat Dr. Kaiser, Justizrat Kurlbaum und Justizrat Dr. Schrömbgens.

[** Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt. — † Anmerkung.]

I. Materielles Recht.

1. §§ 469, 456 ff. HGB.; §§ 84, 95 EVO. Verlust des Gutes durch Aushändigung an eine andere Person als den bestimmungsgemäßen Empfänger. Eigenes Verschulden des Absenders wegen ungenauer Wohnungsangabe des Empfängers.†

Am 12. Sept. 1925 gab die Kl. in Lübeck bei der Bekl. einen Eisenbahnwagen Käse zur Beförderung an Ludwig K. in B., Friederikastr. 102 auf. Hier befand sich das Geschäftslokal von Paul K., einem Käsehändler, während dessen Bruder Ludwig K., ein Bankbeamter, Ottostr. 40 wohnte. Auf der Güterabfertigung wurde der Käse, nachdem von seiner Ankunft nach Friederikastr. 102 fernmündlich Mitteilung gemacht worden war, an einen dritten Bruder K., den bei Paul K. angestellten Leonhard K., gegen eine mit „L. K." unterzeichnete Empfangsbescheinigung ausgehändigt. Paul K. verkaufte die Ware in seinem Geschäft, bezahlte auch einen Teil des Kaufpreises an die Kl., machte dann aber Konkurs, nachdem Leonhard K. flüchtig geworden war.

Die Kl. macht für ihren Ausfall die Bekl. verantwortlich, weil das Gut nicht an den im Frachtbrief angegebenen Empfänger ausgehändigt worden sei. Sie behauptet, mit Paul K. wegen der Erfüllung früherer Verbindlichkeiten Schwierigkeiten gehabt zu haben. Deshalb habe sie mit Leonhard K. den der Sendung v. 12. Sept. 1925 zugrunde liegenden Kaufvertrag erst nach Vorlegung einer Vollmacht von Ludwig K. abgeschlossen. Leonhard K. hätte aber die Unterschrift Ludwig K. sowohl auf dieser Vollmacht als auch auf den zur Bezahlung des Käses ihr ausgestellten Wechseln gefälscht, so daß Ludwig K. zur Zahlung nicht verpflichtet sei.

Das OLG. wies ab, RG. hob auf.

Dem BG. ist darin beizutreten, daß die Kl. aus dem Gesichtspunkte der unerlaubten Handlung nur die ausliefernde Bahn in Anspruch nehmen könnte und die Bekl. lediglich aus dem Frachtvertrage als erste Bahn (§ 469 HGB.) haftet. In-

---

Zu 1. Die Klage stützt sich zunächst auf § 456 HGB., § 84 EVO., wonach die Eisenbahn für den Verlust haftet. Wenn aber einer von vier Ausnahmefällen vorliegt, tritt diese strenge Haftung, die einer Garantie ähnelt, nicht ein.

Das RG. berücksichtigt von diesen Ausnahmen die schuldhafte Verursachung des Verlustes durch den Absender und verlangt die Prüfung, ob ihn ein Verschulden trifft. Unter den Ausnahmefällen befindet sich aber auch der, daß der Schaden durch eine Anweisung des Absenders verursacht ist und die Eisenbahn an dieser Anweisung unschuldig ist, einerlei, ob dem Absender ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. Diese Ausnahme dürfte hier zutreffen, denn die Adressierung wird überwiegend als eine solche Anweisung angesehen (s. neuestens Loening, Intern. Übereink. ü. d. Eisenbahnfrachtverkehr S. 602 und die dort Angef.). Von diesem Standpunkt aus wäre die Garantiehaftung nach § 456 HGB., § 84 EVO. zu verneinen.

Nun wird die Klage weiterhin darauf gestützt, daß aber auch die Leute der Eisenbahn ein Verschulden treffe, weil das Gut dem Bruder des Adressaten ohne Prüfung der Empfangsberechtigung ausgehändigt worden sei. Für dieses Verschulden ihrer Leute hafte die Eisenbahn nach § 458 HGB., § 5 EVO. Man könnte geneigt sein, diesem Klaggrund die Vorschrift der § 426 Abs. 3 HGB., § 57 EVO. entgegenzuhalten. Danach haftet der Absender für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenom-

soweit stützt die Kl. mit der Behauptung, daß durch Aushändigung an einen falschen Empfänger seitens der Güterabfertigung B. der Verlust des Frachtgutes herbeigeführt sei, ihre Klage auf die §§ 456, 457, 458 HGB., §§ 84, 95 EVO.; unterstützend will sie auch noch den § 325 BGB. heranziehen.

Das BG. kommt zur Abweisung der Vertragsklage, weil von einem Verlust des Gutes im vorliegenden Falle nicht die Rede sein könne. Die Kl. habe zwar Ludwig K. als Käufer haben wollen, dabei aber gewußt, daß er den Käse nicht weiterverkaufen konnte. Sie habe deshalb auf dem Frachtbriefe auch das ihr bekannte Geschäftslokal der Firma Paul K. angegeben und mit dieser, im Bewußtsein, daß sie die Ware erhalten hätte, den weiteren Briefwechsel über die Abwicklung des Geschäftes geführt, die Ablieferung an sie also genehmigt. Der Schaden sei denn auch nicht durch die Ablieferung an Paul K., sondern durch dessen Zahlungsunfähigkeit und durch das Nichtzustandekommen eines Vertrages mit Ludwig K. verursacht worden. Ob der Betrug des Leonhard K. durch den Versuch der Ablieferung an Ludwig K. eher aufgedeckt worden wäre, sei unerheblich.

Diese Begründung ist nicht frei von Rechtsirrtum. Die Kl. hatte die Sendung an Ludwig K. gerichtet, den sie auf Grund ihrer Verhandlungen mit Leonhard K. als ihren Vertragsgegner ansah. Ihre Kenntnis davon, daß Ludwig K. ein Bankbeamter ist, der nicht mit Käse handelt, rechtfertigte nicht den Schluß, daß sie mit einer Auslieferung der Ware an Paul K., in dessen Käsehandlung allerdings die Verwertung schließlich erfolgen mußte, einverstanden war. Ebensowenig läßt sich aus der Tatsache, daß sich die Kl. mit Paul K., der die ersten Zahlungen für die Ware leistete, in einen Briefwechsel über die weitere Abwickelung des Geschäfts eingelassen hat, schließen, daß die Kl. nachträglich die Aushändigung an Paul K. genehmigt hätte. Vielmehr war und blieb Paul K. eine aus dem Frachtvertrage zum Empfange der Sendung nicht berechtigte Person. Die Bekl. hat also die Wagenladung Käse an eine andere Person als den bestimmungsmäßigen Empfänger herausgegeben. Dadurch ist ein Verlust der Ware im bahnrechtlichen Sinne eingetreten, für den die Bekl. nach § 456 HGB., § 84 EVO. grundsätzlich haftet (vgl. RG. 94, 99/100; 103, 147[1])). Aus diesem Grunde unterlag das BU. der Aufhebung.

Eine endgültige Entsch. ist in der Sache zur Zeit jedoch nicht möglich. Es kann nämlich in Frage kommen, ob die Haftung der Bekl. für den Schaden, den die Kl. durch den Verlust des Frachtgutes bei der weiteren Abwicklung des Geschäfts infolge des Betruges des Leonhard K. erlitten hat, nach den genannten gesetzlichen Bestimmungen nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß der Schaden durch ein Verschulden der Kl. verursacht worden ist. Dafür lassen sich aus dem vom BG. festgestellten Sachverhalt sehr beachtliche Anhaltspunkte entnehmen. In Betracht kommt in dieser Beziehung vor allem, daß die Kl. die Sendung mit der unrichtigen Wohnungsangabe Friederikastr. 102 versehen hat, obgleich ihr bekannt war, daß sich dort die Käsehandlung des Paul K. befand, und sie deswegen, weil sie dessen Kreditwürdigkeit mißtraute, allen Anlaß gehabt hätte, sich zu vergewissern, ob auch wirklich an gleicher Stelle sich die Wohnung des Ludwig K. befand.

Würde hiernach eine Haftung der Bekl. aus § 456 HGB., § 84 EVO. entfallen, so käme doch immer noch die allgemeine Vertragshaftung der Bekl. für ein Verschulden der Eisenbahnangestellten gem. §§ 458, 469 HGB., §§ 5, 100 EVO. in Frage. Sie könnte sich daraus ergeben, daß der Ladeschaffner in B., der den Käse ausgehändigt hat, eine genügende Prüfung des Empfangsberechtigten unterlassen und im übrigen gegen § 81 Abs. 1 EVO. verstoßen haben möchte.

Müßte danach eine Verschuldenshaftung der Bekl. angenommen werden, so wäre weiter zu prüfen, ob nicht die Anwendung des § 254 BGB. geboten wäre, wonach, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten — hier der Kl. — mitgewirkt haben sollte, die Verpflichtung zum Ersatze überhaupt sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Hierfür werden die in RG. 103, 150; 112, 284 ff.[1]) entwickelten Grundsätze maßgebend sein können.

(U. v. 6. Juni 1928; 120/28 I. — Hamburg.) [Ka.]

2. §§ 30, 31, 89 BGB.; RBahnG. v. 30. Aug. 1924. **Der Vorsteher einer Eisenbahnstation ist verfassungsmäßig berufener Vertreter des Eisenbahnfiskus; fällt ihm bei Ausübung seines Dienstes ein Verschulden zur Last, so haftet die Reichsbahn trotz sorgfältiger Auswahl.

Die Frage, ob der Vorsteher einer Eisenbahnstation verfassungsmäßig berufener Vertreter des Eisenbahnfiskus ist, hat das RG. für die ehemaligen preuß. und preuß.-hess. Eisenbahnen, soweit es sich um die Verwaltung von Eisenbahngrundstücken handelt, verneint. Im Anschlusse an die Entsch. RG. 53, 276 wurde angenommen, daß als verfassungsmäßig berufener Vertreter nur derjenige gelten könne, welcher zur Tätigkeit innerhalb eines Geschäftsbereichs durch die Satzung der Körperschaft, bei dem Staat und anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften durch die ihre Verwaltungsorganisation regelnden Bestimmungen, berufen sei. Dieses Merkmal wurde bei dem Stationsvorsteher, insoweit es sich um die Erhaltung der Eisenbahngrundstücke in verkehrssicherem Zustand handele, vermißt, weil nach der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen v. 15. Dez. 1894 (PrGS. 1895, 11 ff.) und der auf ihrer Grundlage vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Geschäftsanweisungen (EisenbVOBl. 1895, 37, 49, 54, 57, 60, 63, 68) die Erhaltung und Verwaltung des Grundeigentums des Eisenbahnfiskus den Vorständen der Eisenbahnbetriebsinspektionen übertragen sei und der Stationsvorsteher seinen Auftrag zur Erhaltung des Grundeigentums in verkehrssicherem Zustand nicht von jenen Geschäftsanweisungen, sondern nur von dem zuständigen Vorstand der Betriebsinspektion ableiten könne. Infolgedessen wurde in Fällen, welche dem vorliegenden ähnlich gelagert waren, der Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. für Schadenszufügungen seitens des Stationsvorstehers in fester Rspr. zugelassen (vgl. Urt. v. 5. Okt. 1903, VI 76/03, abgedruckt in Egers eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 20 S. 253 und in JW. 1903, 117[260]; ferner die Urteile WarnRspr. 1917 Nr. 242; 1919 Nr. 89).

An der obigen Begriffsbestimmung des verfassungsmäßig berufenen Vertreters ist zwar grundsätzlich festzuhalten. Die Frage, ob der Vorsteher einer Eisenbahnstation für die Verkehrssicherheit von Eisenbahngrundstücken als verfassungsmäßig berufener Vertreter verantwortlich ist, bedarf aber für die hier beklagte, durch das RBahnG. v. 30. Aug. 1924 (RGBl. II, 272) ins Leben gerufene Deutsche Reichsbahngesellschaft einer erneuten Prüfung. Die dem RBahnG. als Anlage beigegebene „Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft" gibt in § 20 Abs. 2 dem Vorstande die Befugnis, mit Genehmigung des Verwaltungsrats eine „Geschäftsordnung" festzusetzen. Diese ist unter dem 1. Okt. 1924 erlassen und nach Genehmigung des Verwaltungsrats in Nr. 291 des Reichsanzeigers v. 10. Dez. 1924 und in Nr. 49 des Reichsministerialblatts v. 12. Dez. 1924 veröffentlicht (vgl. Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 2. Aufl., S. 302). Sie überträgt unter Nr. 17 die Ausführung des örtlichen Dienstes den „Dienststellen", denen unter Nr. 20 e, 22 innerhalb ihrer Zuständigkeit auch die Befugnis zur außergerichtlichen Vertretung der Gesellschaft beigelegt ist; diese Befugnis wird vom Leiter der Dienststelle und seinem Vertreter aus-

menen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, die aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragungen entspringen.

Aber der § 458 kann nach § 471 nicht zum Vorteil der Eisenbahn abgeändert werden, und die § 426 Abs. 3 HGB., § 57 EVO. müssen daher zurückstehen.

Unbedenklich kommt die Entsch. des Rechtsstreits daher auf tatsächliche Fragen hinaus, zu denen auch noch die gehören dürfte, ob nach den besonderen Umständen des Falles eine beglaubigte Vollmacht des Ludwig K. nicht nötig war, wie ja auch Kl. eine solche nicht verlangt hatte, und ob Leonhard K. auch den Leuten der Eisenbahn eine gefälschte Vollmacht vorgelegt haben würde, sei es die bereits gegenüber der Kl. benutzte oder eine neu hergestellte, wenn sie ihn aufgefordert hätten, sich als Empfänger oder Bevollmächtigten auszuweisen. Denn die Kl. würde der Bekl. nach Treu und Glauben nicht zumuten können, an die Vollmacht des Leonhard K. strengere Anforderungen zu stellen, als sie selbst es getan hat.

JR. Dr. Schmidt-Ernsthausen, Düsseldorf.

[1]) JW. 1926, 1436.

geübt. Zur Überwachung der Dienststellen sind nach Nr. 17 Ämter (Inspektionen usw.) eingerichtet. Außerdem läßt Nr. 18 der Geschäftsordnung die bestehenden Bestimmungen über den Geschäftskreis der Reichsbahndirektionen, des Eisenbahnzentralamts, der zentralen Ämter, der Oberbetriebsleitungen und der unter ihnen arbeitenden Stellen bis auf weiteres in Kraft. Zu diesen in Kraft gelassenen Organisationsbestimmungen gehören nach der vom Senate eingeholten Auskunft des Reichsverkehrsministers die v. 1. Mai 1924 ab gültigen, von der Reichsbahndirektion Dresden unter dem 5. April 1924 erlassenen „Dienstvorschriften für die Stationen“ (abgekürzt „Stat.“) und „Geschäftsanweisung für die Bauämter“ („Ba.“).

Nach den genannten Bestimmungen der Geschäftsordnung müssen nun aber die ordentlichen und stellvertretenden Leiter der „Dienststellen“, zu denen Bahnhöfe, Bahnmeistereien, Güterabfertigungen usw. gehören (Sarter-Kittel a. a. O. S. 52), für die Ausführung des örtlichen Dienstes als verfassungsmäßig berufene Vertreter der Bekl. angesehen werden. Denn abgesehen von der ihnen eingeräumten Selbständigkeit, die allein nicht entscheidend wäre (RG. 74, 21[1])), beruht ihre Zuständigkeit zur Ausführung des örtlichen Dienstes unmittelbar auf der Geschäftsordnung, nicht auf dem Auftrage eines vorgesetzten „Amtes“; die Ämter haben die Dienststellen nur zu überwachen. Fraglich kann nur sein, was zum „örtlichen Dienst“ gerechnet und wie dieser auf die einzelnen Dienststellen verteilt wird. In beiderlei Hinsicht mögen für die Geschäftsbereiche der einzelnen Eisenbahndirektionen Verschiedenheiten bestehen. Trotzdem bleibt aber der ordentliche und stellvertretende Leiter einer „Dienststelle“ für die Ausführung des ihm übertragenen örtlichen Dienstes kraft Nr. 17 der Geschäftsordnung ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ i. S. der §§ 30, 31, 89 BGB., er ist insoweit nicht nur „zu einer Verrichtung bestellt“ i. S. des § 831 BGB. Es ist daher für die Entscheidung des vorliegenden Falles unerheblich, daß die Eisenbahndirektion D. ähnlich, wie es früher bei den preuß. Eisenbahnbetriebsinspektionen der Fall war, für die Verwaltung des Bahngrundbesitzes im allgemeinen, seine Erhaltung und nutzbringende Verwendung, insbes. seine Vermietung, in den §§ 1, 2, 4 Nr. 15ff. Ba. die Bauämter für zuständig erklärt hat. Denn jedenfalls rechnet die Eisenbahndirektion die Pflicht, „die Gleise, Vorplätze, An- und Abfahrten, Bahnsteige, Ladestraßen usw. gehörig rein zu halten, insbes. auch im Winter von Schnee und Eis zu säubern und, soweit nötig, zu bestreuen“, zum örtlichen Dienst und legt sie in § 3 Nr. 11 Stat. den Stationen auf, falls sie nicht den Bahnmeistereien, also anderen Dienststellen, übertragen ist. Für diesen Dienst waren daher der Vorsteher des Bahnhofs in N. und sein Stellvertreter nach § 3 Nr. 11 Stat. i. Verb. mit Nr. 17 der Geschäftsordnung verfassungsmäßig berufene Vertreter der Bekl. Fiel ihnen bei Ausübung dieses Dienstes ein Verschulden zur Last, auf welches der Unfall des Kl. zurückzuführen ist, so haftet dafür nach §§ 31, 89 BGB. die Bekl., auch wenn sie den Vorsteher und seinen Stellvertreter sorgfältig ausgewählt hatte.

(U. v. 5. Juli 1928; 116/28 VI. — Dresden.) [Sch.]

3. § 276 BGB. **Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt bestimmt sich nach dem objektiven Maßstabe. Wenngleich hiernach ein Kapitän sich auf unzulängliche nautische Erfahrung nicht berufen kann, wird er doch von der Haftung für einen Schiffsunfall gegenüber dem Eigentümer frei, wenn dieser den Kapitän in voller Kenntnis der Grenzen seines Könnens mit der Führung des Schiffes betraut hat.** †)

(U. v. 14. Jan. 1928; 119/27 I. — Kiel.) [Ka.]

Abgedr. JW. 1928, 1049[15].

4. §§ 831, 833 BGB. **Der dem Tierhalter obliegende Entlastungsbeweis verlangt auch den Nachweis, das Tier sei infolge von Wildheit und Neigung zum Durchgehen nicht gefährlicher, als gleichartige Tiere es im allgemeinen sind.** Die

---

[1]) JW. 1910, 799.

Zu **3.** A. Anm. Prof. Pappenheim, ebenda.

B. I. Der Schlußsatz der Note Pappenheims a. a. O. wird dem Standpunkt des RG. nicht gerecht. Sowohl Pappenheim wie das OLG. stehen im Banne der Lehre Leonhards (Festgabe für Enneccerus 1913), der den objektiven Maßstab des § 276 derart mildert, daß nur die Sorgfaltspflicht nach einem typischen Maßstab beurteilt werden soll, während die Frage, ob die Außerachtlassung der Sorgfalt verschuldet ist, nach den individuellen Verhältnissen des Schuldners entschieden werden soll. Der Angriff Leonhards fand vielseitigen Beifall (vgl. Enneccerus I, § 197 I 3; Siber bei Planck, § 276, 2 b β aa, bb S. 220/21). Der vorliegende Tatbestand scheint mir besonders geeignet, den Gegensatz der Anschauungen zu verdeutlichen und seine Entsch. durch das RG. die Auffassung Leonhards zu mißbilligen.

1. Die Strandung des Schiffes ist erfolgt, weil der Kapitän nicht diejenige Sorgfalt aufgewendet hat, die ein normaler, ordentlicher und gewissenhafter Segelschiffskapitän unter den obwaltenden Umständen hätte anwenden müssen. Es steht aber fest, daß der Kapitän alles getan hat, was er zu leisten imstande war; es fehlte ihm nicht an der Willensanspannung, wohl aber an der Ausbildung und Erfahrung. Haftet er dennoch wegen Fahrlässigkeit? Nach Leonhard und seinen Anhängern nicht, weil es unbillig wäre, ihn für körperliche oder geistige Mängel verantwortlich zu machen. Anders nur, wenn er sich solchen Aufgaben freiwillig unterzog, obwohl er nicht die erforderlichen Fähigkeiten besaß. Das OLG. stand offenbar auf diesem Standpunkt, weil es ausführte, ein Verschulden liege auch deshalb nicht vor, „weil er alle die Sorgfalt angewandt habe, welche von ihm bei den nautischen Erfahrungen, wie er sie besaß, verlangt werden konnte“. Hierauf bezieht sich Pappenheims Schlußsatz, der ebenfalls ganz den Gedanken Leonhards folgt: „zum mindesten darin wäre ein … Verschulden zu erblicken, daß er, obwohl noch unerfahren und nur mit der Ostseefahrt bekannt, eine zudem in besonders gefährliches Wetter führende Nordseereise übernahm“.

2. Mit Recht bezeichnet das RG. diese Ausführungen als nicht frei von Rechtsirrtum. Denn sie führen zu einem individuellen Maßstab, während § 276, wie sich aus der Gegenüberstellung mit § 277 ergibt, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt schlechthin als objektiven Maßstab aufgefaßt haben will. Folglich haftet der Kapitän ohne weiteres, mag er gewußt haben oder nicht haben wissen können, daß ihm die erforderlichen nautischen Fähigkeiten fehlen.

3. Leonhard und Gen. glauben, daß die Praxis tatsächlich doch einen individuellen Maßstab — wenn auch verschleiert — anwende, indem sie nach Berufsklassen, Alter und körperlichen oder geistigen Eigenschaften immer mehr individualisierte Gruppen von Personen bilde, für die jeweils ein besonderer „allgemeiner“ Maßstab gelten solle. Unser Urteil zeigt, daß dem nicht so ist. Gewiß läßt die Praxis „die Anschauungen eines gewissen engeren Verkehrskreises und die typischen Eigenschaften der einem solchen bestimmten Verkehrskreise angehörenden Gruppe von Menschen nicht außer acht“, aber das RG. lehnt es ab, innerhalb solcher Gruppe durch Berücksichtigung besonderer Eigenschaften noch kleinere Kreise zu bilden. Denn durch Hinzuziehung subjektiver Momente darf der objektive Maßstab nicht verschoben werden.

4. Man wirft der h. L. vor, sie sei ungerecht und führe zu einer willkürlichen Verursachungshaftung. Zum ersten Vorwurf ist zu sagen, daß es sich im Privatrecht doch nicht um Schuld und Sühne handelt, sondern um den gerechten Ausgleich sich widerstreitender Interessen! Der zweite Vorwurf trifft aber die Gegner genau ebenso. Denn ihr Hintertürchen der Gewährübernahme für die Fähigkeit oder der Fahrlässigkeit bei Eingehung der Verpflichtung führt entweder zu Unterstellungen von gar nicht verabredeter Garantie oder ebenfalls zur Verursachungshaftung. Nehmen wir unseren Fall: in dem Bewerbungsschreiben des Kapitäns lag keine Garantie für die Fähigkeiten einer Nordseeschiffahrt. Fahrlässigkeit des Kapitäns bei Übernahme der Verpflichtung lag aber nur vor, wenn er wissen mußte, daß er die nötigen Fähigkeiten nicht besaß. Woher aber sollte er es wissen? Entweder steht man hier wieder vor der gleichen Schwierigkeit, die Fahrlässigkeit zu bestimmen, oder man kommt zur reinsten Veranlassungshaftung nach dem famosen Satz von Enneccerus: „Wer sich einem andern gegenüber zu einer Handlung verpflichtet, hat auch für das dazu erforderliche (!!) Wissen und Können einzustehen!“

II. Bedauerlich ist, daß das RG. wieder einmal mit einer stillschweigenden Vereinbarung arbeitet, die re vera gar nicht getroffen wurde und deren Annahme unnötig war. Denn darin, daß der Kl. den Kapitän trotz Kenntnis seiner mangelnden Befähigung auf die gefährliche Reise schickte, lag ein mitwirkendes Verschulden (§ 254), das das Gericht als so entscheidend ansehen konnte, um jeden Anspruch des Kl. abzulehnen.

Prof. Dr. Heinrich Stoll, Tübingen.

Überwachung eines Kutschers hat sich nicht nur auf die technische Lenkung der Pferde zu erstrecken, sondern auch auf die Vermeidung von Verkehrsgefahren. †)

Nach den Feststellungen des BG. ist der Schaden, um den es sich im vorliegenden Rechtsstreit handelt, durch Haustiere verursacht worden, die dem Berufe und der Erwerbstätigkeit des Bekl. als Tierhalters zu dienen bestimmt sind. Der Bekl. hat daher (§ 833 BGB.) den Entlastungsbeweis dafür zu führen, entweder, daß er bei der Beaufsichtigung der Tiere die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Insofern einzelne Umstände bei der Beurteilung der Frage, ob diese Sorgfalt beobachtet ist, nicht aufgeklärt werden können, gereicht das zum Nachteil des Tierhalters. Dazu gehört auch die Beschaffenheit des Tieres in Ansehung solcher Eigenschaften, die es für den Verkehr gefährlicher erscheinen lassen, als andere gleichwertige Tiere. Für das Nichtvorhandensein der Eigenschaft der Wildheit der Pferde und der Neigung zum Durchgehen ist daher grundsätzlich der Tierhalter beweispflichtig (LZ. 1918, 1214; Gruch. 62, 802; Recht 1919 Nr. 754). Hiergegen verstößt das BG., wenn es annimmt, die Kl. habe die Beweispflicht, wenn sie Umstände behaupte, aus denen sich die Notwendigkeit einer von der üblichen Sorgfaltspflicht abweichenden Aufsichtspflicht ergebe. Dabei wird die dem Tierhalter vom Gesetz auferlegte Entlastungspflicht verkannt, die sich auf den einzelnen Fall zu erstrecken hat, und die es dem Tierhalter nicht gestattet, sich etwa auf die allgemeine Anführung zu beschränken, daß Pferde regelmäßig nicht wild sind und nicht zum Durchgehen neigen. Da das BG. die Entscheidung auf die Annahme stützt, daß der der Kl. obliegende Beweis nicht erbracht sei, konnte das Urteil schon aus diesem Grunde nicht aufrechterhalten werden. Denn es kann nicht zweifelhaft sein, daß der Umfang der Aufsichtspflicht je nach der Eigenschaft der in Betracht kommenden Pferde sehr verschieden sein kann.

Dazu kommt folgendes: Überläßt der Tierhalter die Aufsicht über ein Tier einer anderen Person, so hat er nicht nur bei der Auswahl und Beaufsichtigung dieser Person die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu beobachten; sondern § 833 Satz 2 verlangt von ihm alles, was zur Sorgfalt bei der Beaufsichtigung des *Tieres* gehört (RGRKomm. 6. Aufl. Bem. 10 zu § 833 S. 614, 615 und dort Angef.). Mag auch die Annahme der Rev., daß die bei Anstellung des Kutschers K. erforderliche Sorgfalt durch nicht zureichende Beschaffung der erforderlichen Unterlagen verletzt sei, zu weit gehen, so kann doch die Ausführung des BG., das Fahren von Getreidesäcken zur benachbarten Mühle auf ländlicher Chaussee sei eine derart einfache Verrichtung, daß eine besondere Überwachung und Anweisung nicht erforderlich sei, nicht gebilligt werden. Es handelt sich dabei nicht um die technische Lenkung der Pferde, sondern um die Berücksichtigung der Belange des Verkehrs, deren Verletzung bei einem solchen Vorgang keinesfalls außerhalb des Bereichs der Möglichkeit lag. Das LG. stellte fest, daß K. als Gespannführer auf der Chaussee noch nicht verwendet worden war, als er vom Bekl. angestellt wurde; es stellte weiter ein Verschulden des K. insofern fest, als dieser die Pferde auf dem Hof der Mühle völlig unzweckmäßig — entgegen dem sonst üblichen Verfahren — aufstellte, die am Wagen vorhandene Bremse nicht anzog und die Deichselketten löste sowie das Kopfgeschirr abnahm, ohne die Pferde gänzlich abzusträngen oder sie ständig zu beobachten; es kam demnach zu dem Ergebnis, daß K. das Durchgehen der Pferde durch seine Fahrlässigkeit verursacht hat. Es ist nicht ersichtlich, daß das BG. von diesen Feststellungen abweichen wollte. Wurde der Kutscher, der bisher mit Pferden auf Chausseen noch nichts zu tun gehabt hatte, an einen Ort geschickt, an dem ein Verkehr stattfand, der schon aus dem Betriebe des Mühlengewerbes sich ergab, so war es Pflicht des Bekl., ihm Anweisungen für sein Verhalten an diesem Orte zu erteilen; das war auch durch die Pflicht zur Beaufsichtigung der Pferde geboten. Das BG. wird zu prüfen haben, ob es bei Erfüllung dieser Pflicht nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge nicht zu dem fahrlässigen Verhalten des K. gekommen sein würde. Das BG. unterstellt schließlich, daß K. erst anfangs 1924 bei dem Bekl. eingetreten sei; es meint aber, daß der Bekl., weil K. alle 8 bis 14 Tage Fuhren nach der Mühle ausgeführt habe, habe annehmen können, K. habe sich die nötigen Fähigkeiten für diese einfache Verrichtung erworben, wenn er sie bei dem Antritt des Dienstes nicht gehabt habe. Diese Auffassung kann keinesfalls gebilligt werden; sie läuft allgemein auf eine Verneinung der Aufsichtspflicht des Bekl. hinaus; der Bekl. kann sich nicht damit entlasten, daß die Verletzung der Aufsichtspflicht noch nicht früher zu einem Unfall geführt hat.

(U. v. 2. Juli 1928; 13/28 VI. — Hamburg.) [Sch.]

5. §§ 839, 823 BGB. **Die Provinz als Straßeneigentümerin ist zur Aufstellung von Warnungszeichen an gefährlichen Stellen nicht verpflichtet; diese Verpflichtung trifft vielmehr nur den Staat, der für die eine Amtspflichtverletzung seiner Beamten darstellende Unterlassung der Anbringung solcher Warnungszeichen dem dadurch Geschädigten gegenüber allein aufzukommen hat.**

Die Entscheidung über den Klageantrag hängt von der Frage ab, ob die Kl. vom Provinzialverband der Provinz H., mithin auf andere Weise als vom beklagten preuß. Staat, Ersatz ihres Schadens zu erlangen vermögen (§ 839 Abs. 1 Satz 2 BGB.). Zutreffend unterscheidet das BG. hier zwischen einer Haftung der Provinz, die gemäß § 823 BGB. daraus hergeleitet wird, daß sie die ihr als Eigentümerin einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Sache obliegenden Pflichten verletzt habe, und einer solchen Haftung, die auf die Verletzung einer der Provinz lediglich wegen ihrer öffentlich-rechtlichen Wegebaulast obliegenden Verpflichtung gestützt wird. In letzterem Falle geht eine etwaige Schadensersatzpflicht der Provinz auf Art. 131 RVerf. i. Verb. m. § 1 PrStaatshaftG. v. 1. Aug. 1909 zurück. Sie beruht also auf demselben Rechts-

Zu 4. Das RG. sagt: „Insofern einzelne Umstände bei der Frage, ob diese Sorgfalt beobachtet ist, nicht geklärt werden können, gereicht das zum Nachteil des Tierhalters." Hier liegt praktisch die Gefahr eines Kreisschlusses nahe, denn es fragt sich praktisch, *welche Umstände noch zu klären sind*. Das RG. erklärt denn auch, daß der Tierhalter für das Nichtvorhandensein der Eigenschaft der Wildheit und der Neigung zum Durchgehen beweispflichtig sei. An sich richtig, aber die Neigung zum Durchgehen hat schließlich jedes Pferd, das nicht zu den schweren Kaltblütern gehört. Selbst diese würden unter Umständen durchgehen, wenn — sie nur könnten. Ein einmaliges Scheuwerden mit daranschließendem Durchgehen beweist noch nicht für eine „Neigung zum Durchgehen". Es muß schon mehr hinzukommen (dauernde Heftigkeit, Nervosität), das aber meistens leicht festzustellen ist. Unter Umständen erkennt man den Verbrecher auf den ersten Blick. Der Tatbestand sagt auch nicht, ob es sich um junge oder ältere Pferde handelt und was die Veranlassung zum Durchgehen gewesen ist, ob ein normales mit dem Betriebe in regelmäßiger Wiederkehr verbundenes, wenn auch plötzlich und stark auftretendes Geräusch oder ein Ausnahmeereignis vorliegt. Zuzugeben ist, daß es nichts besagt, wenn bisher alles gut abgelaufen ist. Doch ist Voraussetzung, daß es sich nicht um sehr viele Fuhren handeln darf. Warum das Fahren auf der Chaussee besonders gefährlich sein soll, ist nur dann verständlich, wenn man an den Kraftwagenverkehr denkt. Aus dem Urteil ist hierüber nichts ersichtlich, es verfolgt vielmehr Gedankengänge, die hiervon abführen. Der Kutscher soll ferner das Gefährt unzweckmäßig aufgestellt haben, aber diese Unzweckmäßigkeit ist doch nur relativ. Das Fuhrwerk kann unzweckmäßig aufgestellt sein für das Abladen oder das Abfahren oder insofern, als das Durchgehen erleichtert wird. Was nun zutrifft, ist nicht zu ersehen. Es läßt sich daher auch nicht sagen, ob die Feststellung der unzweckmäßigen Aufstellung von Belang ist. Das Nichtanziehen der Bremse und das anscheinend bloß halbseitige Abschirren, sind nur dann fahrlässige Handlungen, wenn die Pferde eben „Neigung zum Durchgehen" hatten; selbständige Bedeutung haben alle diese Dinge nicht. Nichts sagt das Urteil, ob der Führer ein ausgebildeter Kutscher oder ein unerfahrener Neuling war. Nur im letzten Falle waren besondere Ermahnungen und Anleitungen zur Vorsicht angebracht. Eine Übertreibung ist es m. E., zu sagen, es laufe auf eine Verneinung der Aufsichtspflicht hinaus, der Tierhalter habe dem Kutscher die nötigen Fähigkeiten zutrauen dürfen, weil dieser alle 8—14 Tage Fuhren nach der Mühle machte.

Insgesamt habe ich gegen das Urteil zwei Bedenken. Einmal scheint mir die Neigung vorzuliegen, die an sich dem Tierhalter obliegende Beweislast umfänglich zu überspannen, sodann scheinen mir verschiedene Tatumstände nicht zutreffend gewürdigt zu sein, wenn man die abgedruckte Darstellung als erschöpfend unterstellt.

Geh. JR. Prof. Dr. Krückmann, Münster i. W.

grunde wie die des Bekl. und steht daher dessen Inanspruchnahme nicht entgegen. Gegen die Provinz H. wird nur der Vorwurf erhoben, die Anbringung von Warnungstafeln an der Unfallstelle schuldhafterweise versäumt zu haben. Nach dem einschlägigen Wegerecht hat die Provinz als Wegebaupflichtige auf der Chaussee, bei deren Kreuzung der Ehemann und Vater der Kl. tödlich verunglückt ist, Warnungstafeln anzulegen und zu unterhalten. Eine Verletzung dieser Pflicht reicht jedoch nach dem Gesagten nicht aus, um eine Haftung der Provinz zu begründen, die der des Bekl. vorginge. Hierzu wäre erforderlich, daß die Provinz für die Anbringung von Warnungstafeln auch kraft der ihr obliegenden bürgerlichrechtlichen Verkehrspflichten hätte sorgen müssen. Das hat das BG. aus folgenden Erwägungen verneint:

Als Eigentümer der Chaussee habe die Provinz die Verpflichtung, den Verkehr auf der Chaussee zu sichern. Hierzu gehöre die Sicherung des Verkehrs vor Gefahren, die sich aus der Benutzung der Landstraße als solcher ergäben. Diese Verkehrssicherungspflicht umfasse im einzelnen die Instandhaltung des Pflasters oder sonstigen Belags, die Anbringung von Geländern oder sonstigen Verwahrungen an Brücken und Abhängen, Beleuchtung bei Dunkelheit, Bestreuung bei Glätte, auch die Anordnung von Sicherungsmaßregeln bei Vornahme öffentlicher Arbeiten auf den Straßen. Dagegen könne diese Verkehrspflicht des Eigentümers nicht ohne weiteres auch auf das Tun und Treiben der auf der Straße Verkehrenden erstreckt werden, soweit damit eine Gefährdung des übrigen Verkehrs verbunden sei. Danach falle unter die Verkehrssicherungspflicht nicht die Verpflichtung zur Anbringung und Unterhaltung der Warnungstafeln. Eine solche Verpflichtung ergebe sich nicht aus der baulichen Eigenart der Straße, sondern aus der den Kraftfahrzeugen eigentümlichen Art, die Straße zu benutzen. Die Provinz habe demnach nicht als Eigentümerin, sondern als Wegebaupflichtige die Warnungstafeln zur Regelung des Verkehrs auf der Landstraße anzubringen.

Diese Ausführungen, denen im Ergebnis beizupflichten ist, knüpfen an die vom BG. auch genannte Entsch. des 6. ZS. des RG. v. 6. Juli 1911 (JW. 1911, 759[17]) an. Der dort behandelte Fall lag zwar tatsächlich anders als der gegenwärtige. Damals hat das RG. nur die Pflicht des Eigentümers verneint, dem Fahren mit Rennschlitten auf der von ihm dem Verkehr gewidmeten Straße entgegenzutreten. Gleichwohl aber führt der rechtliche Grundgedanke des bezeichneten Urteils, den es dahin gefaßt hat, daß bei der Verkehrspflicht zur Straßenunterhaltung im wesentlichen an die Erhaltung des Straßenkörpers in verkehrssicherem Zustande gedacht sei, auch dazu, eine privatrechtliche Verpflichtung des Straßeneigentümers zur Errichtung von Warnungstafeln abzulehnen.

Die bürgerlich-rechtliche Verkehrspflicht dessen, der eine Straße zum öffentlichen Verkehr bestimmt und einrichtet, für ihre ordnungsmäßige und betriebssichere Herstellung und Instandhaltung zu sorgen, ergibt sich daraus, daß er über die Sache, das Straßengrundstück, unmittelbar verfügt. Diese seine Verfügungsgewalt muß er so handhaben, daß sich der Verkehr, dem er das Grundstück überlassen hat, gefahrlos abwickeln kann. Anders steht es dagegen mit den auf der Straße verkehrenden Personen. Ihr Verhalten kann der Eigentümer des Straßengrundstücks nicht regeln, da sie seinen Anordnungen zu folgen nicht verpflichtet sind. Für Gefährdungen, die daraus entstehen, darf er, da sie außerhalb seines Machtbereichs liegen, nicht verantwortlich gemacht werden. Es fragt sich deshalb, zu welchem Bereich das Aufstellen von Warnungstafeln gehört, ob zu dem sachlichen oder zu dem persönlichen. Äußerlich betrachtet könnte man sie dem ersteren zurechnen, da sie als körperliche Gegenstände einen Teil des Straßenkörpers bilden. Nach dem Sprachgebrauch der hannoverschen Wegegesetzgebung sind sie Zubehörungen der Chaussee. Sie gehören also in gewissem Sinne zu den zur Benutzung der Straße bestimmten Einrichtungen, von denen RG. 68, 365 und ebenso 106, 342 gesagt wird, daß der Straßeneigentümer für ihren Zustand zivilrechtlich verantwortlich sei. Trotzdem erleidet dieser Satz auf die Errichtung und Unterhaltung von Warnungstafeln für den Automobilverkehr keine Anwendung, da ihre eigentliche Bedeutung nicht durch ihre Verbindung mit dem Straßenkörper gekennzeichnet wird, sondern in ganz anderer Richtung liegt. Die Warnungstafeln, die darauf hinweisen, daß ein Weg die Chaussee kreuzt, sollen das Verhalten der diese benutzenden Kraftwagenführer beeinflussen. Die über den Kraftfahrzeugverkehr erlassenen Vorschriften verlangen, daß bei solchen gefährlichen Stellen langsam gefahren wird. Die Befolgung dieses Gebotes soll durch die Errichtung von Warnungstafeln gesichert werden. Sie stehen also mit Anordnungen polizeilicher Natur im engsten Zusammenhange. Im Anschluß an diese zielen sie darauf ab, den auf der Straße sich abwickelnden Verkehr zu regeln. Dagegen bezwecken sie nicht, eine gefahrlose Sachunterlage für diesen Verkehr zu gewährleisten. Nur deren Beschaffung ist aber nach dem oben Gesagten die Pflicht dessen, der sein Grundstück dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellt.

In diesem Zusammenhange ist deshalb der von der Rev. betonte Umstand unerheblich, daß die fragliche Chaussee auch dem Kraftwagenverkehr gewidmet sei und deshalb Sicherheit gegen die mit ihm verbundenen Gefahren bieten müsse. Es kommt hier darauf an, welche Maßnahmen gegen diese Gefahr gerade der Eigentümer des Straßenkörpers kraft privatrechtlicher Verpflichtung treffen muß. Sie beschränken sich darauf, daß die Straße als körperlicher Gegenstand den Beanspruchungen durch den Kraftwagenverkehr gewachsen ist. Die Fürsorge für die ordnungsmäßige Abwicklung dieses Verkehrs im übrigen fällt nicht mehr in den Rahmen der von der Rspr. anerkannten bürgerlich-rechtlichen Verkehrspflichten. Die Beleuchtung der Straßen kann mit der Errichtung von Warnungstafeln für den Automobilverkehr nicht in eine Linie gestellt werden. Jene soll in erster Linie bewirken, daß auch in der Dunkelheit eine etwaige gefahrdrohende Beschaffenheit der Straße selbst erkannt wird. Die Warnungstafeln, deren Fehlen der Provinz zum Verschulden angerechnet werden könnte, sollen aber nicht hierauf hinweisen, sondern, wie bereits hervorgehoben, den Verkehr an der fraglichen Straßenkreuzung in ordnungsmäßige Bahnen lenken.

Die danach gerechtfertigte Verneinung einer aus der Verletzung privatrechtlicher Verkehrspflichten herzuleitenden Haftung des Provinzialverbandes der Provinz H. läßt die Verurteilung des Bekl. als begründet erscheinen, so daß seine Rev. zurückgewiesen werden muß.

(U. v. 13. Juli 1928; 49/28 III. — Celle.) [Sch.]

6. VO. der Reichsregierung v. 20. Okt. 1925 über die Änderung des Besoldungsdienstalters der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz. Die Wartestandsbeamten nehmen an der Gehaltsverbesserung der aktiven Beamten nicht teil.

Das BG. hat die Klage um deswillen abgewiesen, weil der Kl. als Wartegeldempfänger zu den am 1. März 1925 bereits ausgeschiedenen Polizeibeamten gehört habe und diese durch die VO. v. 20. Okt. 1925 von den vorgenommenen Gehaltserhöhungen ausgeschlossen worden seien.

Die Rev. macht demgegenüber geltend, daß die Wartestandsbeamten nicht als „ausgeschiedene“ Beamte im Sprachgebrauch der Gesetze anzusehen seien und daß der Kl. daher an den Gehaltsverbesserungen der aktiven Beamten teilnehme.

Die Auffassung der Rev. ist nicht zutreffend. Die Rechtsstellung der Wartestandsbeamten entspricht zwar in wesentlichen Punkten der Rechtsstellung der im Dienste befindlichen Beamten. Ein Unterschied zwischen beiden Gruppen ergibt sich aber gerade bei der gesetzlichen Regelung der ihnen zustehenden amtlichen Bezüge. Der aktive Beamte erhält „Gehalt“ nach Maßgabe der Besoldungsordnung. Der Wartestandsbeamte empfängt ein „Wartegeld“ auf Grund der §§ 26 ff. RBesoldG. Die Festsetzung des Wartegeldes gemäß § 26 RBesoldG. bedeutet für den in den einstweiligen Ruhestand tretenden Beamten eine abschließende Regelung der ihm zustehenden Bezüge. Das Wartegeld wird auf der Grundlage des dem Beamten im Augenblick seines Ausscheidens aus dem aktiven Dienste zustehenden pensionsfähigen Diensteinkommens festgesetzt. Damit ist der Beamte mit seinen vermögensrechtlichen Ansprüchen abgefunden. Danach erstrecken sich Veränderungen in den Besoldungsverhältnissen der aktiven Beamten nicht ohne weiteres mit auf die Wartestandsbeamten. Soll dies der Fall sein, so bedarf es einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung. Von diesem Rechtsstandpunkt ist denn auch die gesamte Besoldungsgesetzgebung des Reichs seit dem BesoldG. v. 30. April 1920 (RGBl. 805) ausgegangen. Es ist stets

durch besondere Vorschrift festgelegt worden, ob und inwieweit die Wartegeldempfänger an Gehaltsverbesserungen der im Dienste befindlichen Beamten teilnehmen sollten. So durch § 22 Abs. 1 BesoldG. v. 30. April 1920 i. Verb. m. § 1 Abs. 2, 4 des Gesetzes betr. Ergänzung und Regelung von Bezügen der Ruhegehalts- und Wartegeldempfänger sowie der Hinterbliebenen (PensionsergänzungsG.) v. 21. Dez. 1920 (RGBl. 2109); ferner durch die verschiedenen Ergänzungen zum BesoldungsG., z. B. Art. 4 und 5 der 6. Ergänzung v. 6. April 1922 (RGBl. I, 331), Art. 14 und 15 der 9. Ergänzung v. 18. Juni 1923 (RGBl. I, 385), weiterhin durch Art. 11 der VO. über die 12. Ergänzung des BesoldG. v. 12. Dez. 1923 (RGBl. I, 1181) und schließlich durch § 25 des RBesoldG. v. 16. Dez. 1927 (RGBl. I, 349).

Wenn die im einstweiligen Ruhestand befindlichen Beamten an den durch die VO. v. 20. Okt. 1925 vorgesehenen Verbesserungen der Bezüge hätten teilnehmen sollen, hätte es danach einer ausdrücklichen Vorschrift bedurft. Eine solche ist in der VO. nicht enthalten. Nach IV Abs. 1 der VO. wird vielmehr nur das Besoldungsdienstalter der „am 1. März 1925 vorhanden gewesenen Polizeibeamten beim Reichswasserschutz" neu festgesetzt. Dagegen finden nach IV Abs. 4 die Vorschriften der VO. auf die „vor dem 1. März 1925 ausgeschiedenen Polizeibeamten" keine Anwendung. Unter „vorhanden gewesenen" können sinngemäß nur die im aktiven Dienste befindlichen Beamten angesehen werden. Alle übrigen Beamten, also auch die im Wartestand befindlichen, sind als „ausgeschieden" i. S. des Abs. 4 zu betrachten. Wenn das BG. unterstützend noch den § 19 RBesoldG. heranzieht, der zwischen „aktiven" und „aus dem Dienste ausgeschiedenen" Reichsbeamten unterscheidet, und aus seiner Fassung folgert, daß die im einstweiligen Ruhestand befindlichen Reichsbeamten zu den aus dem Dienste ausgeschiedenen Beamten zu rechnen sind, so ist auch diese Erwägung nicht zu beanstanden.

Daß die vor dem 1. März 1925 in den einstweiligen Ruhestand versetzten Polizeibeamten beim Reichswasserschutz in ihrer Gesamtheit von den durch die VO. v. 20. Okt. 1925 geschaffenen Verbesserungen der Bezüge ausgeschlossen wurden, unterliegt keinen rechtlichen Bedenken. Einen Anspruch auf gleichartige Behandlung mit den aktiven Beamten hinsichtlich ihrer Bezüge besitzen die Wartestandsbeamten nicht, da sie nach dem oben Ausgeführten durch die Festsetzung ihres Wartegeldes bei der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand abschließend abgefunden sind.

(U. v. 15. Mai 1928; 464/27 III. — Berlin.) [Sch.]

7. § 7 Abs. 3 KraftfahrzG. Ob bei Beginn der Schwarzfahrt die erlaubte Benutzung bereits beendet war, wann eine Fahrtunterbrechung die völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges und die Wiederaufnahme der Fahrt eine neue Inbetriebsetzung bildet, ist im wesentlichen Tatfrage. Das gilt auch für die neue Fassung des § 7.

Die Ausführungen des angefochtenen Urteils gehen im wesentlichen dahin: Für den Unfall komme, da er sich am 8. Sept. 1922 ereignet habe, nicht die jetzige Fassung des § 7 Abs. 3 KraftfahrzG., d. h. der Wortlaut v. 21. Juli 1923 (RGBl. I, 743), in Frage, sondern die Fassung nach dem Ges. v. 3. Mai 1909 (RGBl. 437), nach welcher der Halter von der Verpflichtung zum Schadensersatz nur frei werde, wenn das Fahrzeug ohne sein Wissen und seinen Willen von einem anderen in Betrieb gesetzt werde. Auf Grund dieser Fassung sei der Bekl. nach den vorliegenden Umständen für die Folgen des bei der Schwarzfahrt seines Kraftwagenführers R. entstandenen Unfalls nicht verantwortlich zu machen. Die Schwarzfahrt sei nicht eine Fortsetzung der mit Wissen und Willen des Bekl. unternommenen ursprünglichen Reise gewesen. Vielmehr habe zwischen dem Befehl des Bekl. an R., zur Garage zu fahren, und dem Eintritt des Unfalls ein Zeitraum von über zwei Stunden gelegen. Zu dieser Zeit sei die ursprüngliche Reise bereits beendet und der Kraftwagen durch R. neu in Betrieb gesetzt gewesen, so daß die Haftung des Bekl. aus § 7 a. a. O. entfalle.

Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum, sie verkennen die Auslegung, welche das RG. in ständiger Rspr. dem in § 7 Abs. 3 KraftfahrzG. i. d. Fass. v. 3. Mai 1909 enthaltenen Begriff der „Inbetriebsetzung" gegeben hat. Danach „stellt eine Abweichung von dem vorgeschriebenen oder durch den Auftrag von selbst gegebenen Wege, die der Kraftwagenführer nach der vom Halter gewollten oder jedenfalls nicht gegen dessen Willen erfolgten Inbetriebsetzung des Fahrzeuges eintreten läßt, eine neue Inbetriebsetzung an sich nicht dar; vielmehr handelt es sich hierbei nur um eine Fortsetzung und Ausdehnung derselben Betriebstätigkeit des Wagens außerhalb der vorgeschriebenen Weglinie. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß die Betriebstätigkeit etwa durch den Aufenthalt des Kraftwagenführers in Wirtschaften oder zu Geschäfts- oder Privatbesuchen Unterbrechungen erfährt, es sei denn, daß die Unterbrechung eine vollständige Inruhesetzung, eine Beendigung der Reise bedeutet". Ob dies der Fall ist, entscheidet sich — wie das angefochtene Urteil insoweit zutreffend ausgeführt — nach den Umständen des einzelnen Falles. „Feste, allgemein gültige Grundsätze lassen sich darüber, unter welchen Voraussetzungen die Fahrtunterbrechung eine völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges und die Wiederaufnahme der Fahrt eine neue Inbetriebsetzung" bildet, nicht aufstellen. Dies ist im wesentlichen Tatfrage. Keinesfalls ist aber — entgegen der Annahme des BG. — für die Frage, ob eine völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges, eine Beendigung der Fahrt, stattgefunden hat, entscheidendes Gewicht darauf zu legen, ob die durch den Aufenthalt des Kraftwagenführers in Wirtschaften oder zu Besuchen hervorgerufene Unterbrechung der Betriebstätigkeit wenige Minuten oder Stunden dauert. Denn „die Befreiung des Fahrzeughalters von der Haftung auf Grund des § 7 Abs. 3 KraftfahrzG. a. F. tritt nicht bei einer Abweichung des Lenkers vom Willen des Halters überhaupt, sondern nur dann ein, wenn die Inbetriebsetzung, die Unternehmung der Fahrt ohne Wissen und Willen des Halters, gegen dessen Willen erfolgt ist".

An diesen in den RGEntsch. 77, 351[1]); 79, 315[2]); 95, 186[3]); SeuffArch. 69, 174 und im Urt. v. 7. Juli 1919, VI 24/19, ausgesprochenen Grundsätzen ist festzuhalten. Von ihnen abzugehen besteht auch mit Rücksicht auf die durch die Nov. v. 21. Juli 1923, RGBl. I, 743, dem Abs. 3 Satz 1 des § 7 KraftfahrzG. gegebene engere Fassung kein Anlaß und keine Möglichkeit, da der Unfall und damit der Schaden, dessen Ersatz mit der gegenwärtigen Klage verlangt wird, unter der Herrschaft des § 7 Abs. 3 KraftfahrzG. in der ursprünglichen Fassung v. 3. Mai 1909 eingetreten ist. Hiernach kann das angefochtene Urteil mit der bisherigen Begründung nicht aufrechterhalten werden. Gegebenenfalls wird das BG. auch den von ihm bisher dahingestellt gelassenen Entlastungsbeweis des Bekl. prüfen müssen, da der Bekl. für den von R. während der Dauer der Inbetriebsetzung des Fahrzeuges, also in Ausführung der Verrichtung, zu der er vom Bekl. bestellt war, verursachten Schaden nach § 831 BGB. haftet, wenn er nicht nachzuweisen vermag, daß er bei der Auswahl R.s zu den Verrichtungen eines Kraftwagenführers die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat oder daß der Schaden auch bei Beobachtung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. An den von dem Bekl. zu führenden Entlastungsbeweis, der sich auch auf angemessene Beaufsichtigung zu erstrecken hat (RGRKomm., 6. Aufl., § 831, Erl. 5 b), werden strenge Anforderungen zu stellen sein, da die Rücksicht auf die Verkehrssicherheit es gebietet, daß der Fahrzeughalter die größte Sorgfalt anwendet, um Schwarzfahrten zu verhüten, deshalb seinen Kraftwagen keinesfalls der Willkür des Führers zur Benutzung preisgeben darf, vielmehr zur Verhütung solcher Fahrten alle Vorkehrungen treffen muß, die ihm nach den Umständen des einzelnen Falles billigerweise zugemutet werden können.

(U. v. 24. Mai 1928; 544/27 VI. — Breslau.) [Sch.]

8. § 779 BGB. Einfluß von Reisen im selbstgesteuerten Automobil auf die Versicherungsansprüche eines gegen Unfall Versicherten. Voraussetzungen für die Unwirksamkeit eines Vergleichs.

1. Der Versicherungsnehmer hat in dem Versicherungsantrag v. 26. Sept. 1924 die Frage nach „Amt, Beruf, Gewerbe" mit „Prokurist der F.-Bank AktG." und die folgende über seine Tätigkeit im Geschäft mit „Angestellter — Bürotätigkeit und Stadtgeschäft" beantwortet. Im Jahre 1926 ist

[1]) JW. 1912, 89. [2]) JW. 1912, 808. [3]) JW. 1919, 506.

er Geschäftsführer der „S. V. V. AktG." geworden, und mußte in dieser Eigenschaft den ihm zur Verfügung stehenden Kraftwagen lenken. Eine Anzeige hiervon hat er der Bekl. nicht gemacht. Nach § 4 I 1 AllgVersBed. sind Änderungen in der Berufstätigkeit oder Beschäftigung des Versicherten unverzüglich anzuzeigen. Die Unterlassung der Anzeige von einer Änderung in der Berufstätigkeit oder Beschäftigung hat nicht den Verlust des Versicherungsanspruchs zur Folge, sondern die Gesellschaft haftet für die Dauer eines Monats von dem Zeitpunkt an, an dem die Anzeige ihr hätte zugehen müssen, für die erhöhte Gefahr im vollen Umfang; tritt nach Ablauf dieser Zeit ein Versicherungsfall ein, so bemessen sich die Leistungen der Gesellschaft nach den im Verhältnis der neuerdings erforderlichen zu der bisherigen Prämie herabgesetzten Versicherungssummen. Die Bekl. ist der Ansicht, daß auf Grund dieser Vorschrift die von ihr zu zahlende Entschädigung auf 5000 ℳ herabzusetzen sei, das BG. hat die Herabsetzung aber abgelehnt, weil eine Änderung in der Berufstätigkeit des Versicherungsnehmers nicht vorliege, und die Beschäftigung als Geschäftsführer bei der S.-AktG. nicht wesentlich verschieden sei von der eines Prokuristen der F.-Bank. Gegen diese Annahme wendet sich die Rev. Sie meint, bei der Begriffsbestimmung des Wortes Berufstätigkeit komme es weniger auf die Art des Berufs als die der Betätigung an, das BG. verkenne aber auch den Begriff der Beschäftigung. Diese habe sich infolge des Übertritts des Versicherten zur „S." geändert, weil er seitdem weite Fahrten über Land gemacht und den Landbezirk bearbeitet habe. Die Annahme des BG., daß eine Änderung der Berufstätigkeit nicht gegeben sei, ist nicht widerlegt. Die berufliche Tätigkeit des Versicherten bestand auch nach seinem Übertritt zur S. neben Büroarbeiten in dem Aufsuchen und Werben von Kunden, die Tätigkeit wurde ihrer Art nach nicht dadurch berührt, daß die Bürotätigkeit in den Hintergrund trat und statt städtischer Kundschaft nunmehr ländliche bearbeitet wurde. Dagegen kann eine Änderung der Beschäftigung vielleicht darin gefunden werden, daß der Versicherte in seiner neuen Stellung einen Kraftwagen zu lenken bekam. Die Gefahrerhöhung durch Lenken von Kraftwagen ist aber in den Versicherungsbedingungen besonders und abschließend geregelt. Übt der Versicherte nach Abschluß des Vertrags diese Tätigkeit aus, so fällt auch dieses Risiko unter den Versicherungsschutz. Der Versicherungsnehmer muß aber auf Aufforderung der Gesellschaft innerhalb eines Monats nach Empfang der Aufforderung dieses Risiko anzeigen und die Mehrprämie entrichten; unterläßt er die fristgemäße Anzeige, so kommt der Versicherungsschutz für dieses Risiko in Wegfall (§ 4 II 2 VersBed.). Danach muß die Versicherungsgesellschaft das Risiko des Kraftwagenlenkers voll tragen, wenn der Versicherungsfall — wie hier — vor Ablauf der für die Anzeige bestimmten Frist eintritt; sie kann sich nicht darauf berufen, daß sie nur beschränkt für dieses Risiko hafte, weil der Versicherte keine Nachricht von der in der Führung eines Kraftwagens etwa liegenden Änderung der Beschäftigung (§ 4 I 1 b VersBed.) gegeben hat.

2. Das BG. geht davon aus, daß die Parteien einen Vergleich geschlossen haben, demzufolge die Kl. gegen Zahlung von 5000 ℳ auf weitergehende Ansprüche aus der Versicherung verzichtet habe. Es hält den Vergleich aber auf Grund des § 779 BGB. für unwirksam, weil die Parteien irrtümlich davon ausgegangen seien, daß die Frist von einem Monat nach der Aufforderung der Gesellschaft zur Anzeige einer gefahrerhöhenden Tätigkeit des Versicherten z. Z. des Unfalls bereits abgelaufen gewesen sei (so daß ein Versicherungsschutz wegen des Risikos des Kraftwagenlenkers nicht mehr bestanden habe), und führt weiter aus, ein Vergleich auf 5000 ℳ hätte nicht in Frage kommen können, wenn die Parteien gewußt hätten, daß die Frist des § 4 II 2 VersBed. nicht verstrichen war, weil sich die Mindestverpflichtung der Bekl. auf 5000 ℳ belaufen hätte.

Diese Ausführungen sind nicht von Rechtsirrtum frei. Nach § 779 BGB. ist ein Vergleich unwirksam, wenn der nach seinem Inhalt als feststehend zugrunde gelegte Sachverhalt der Wahrheit nicht entspricht, und weiter der Streit oder die Ungewißheit, die die Parteien beseitigen wollten, bei Kenntnis der Rechtslage nicht entstanden wäre. Die Feststellung, daß ein für die Entschließung der Parteien wesentlicher Teil des von ihnen zugrunde gelegten Sachverhalts der Wahrheit nicht entsprach, hat das BG. rechtlich einwandfrei getroffen. Die Urteilsgründe erklären sich aber nicht über die zweite Voraussetzung, daß der Streit oder die Ungewißheit bei Kenntnis der Sachlage nicht entstanden sein würde, sondern begnügen sich mit der Bemerkung, daß bei Kenntnis der Sachlage das von den Parteien geschlossene Übereinkommen nicht in Frage gekommen wäre. Diese Erwägungen genügen nicht zur Begründung der Unwirksamkeit des Vergleichs, vielmehr hätte noch geprüft werden müssen, welchen Streit (oder welche Ungewißheit) die Parteien durch den Vergleich beseitigen wollten, und ob dieser Streit (oder diese Ungewißheit) bei Kenntnis der Sachlage nicht entstanden wäre. Denn insoweit der Streit (oder die Ungewißheit) auch bei Kenntnis der wahren Sachlage entstanden wäre, würde ein Irrtum der Parteien über die Sachlage die Unwirksamkeit des Vergleichs nicht zur Folge haben, auch wenn sie ihn bei Kenntnis der Sachlage nicht geschlossen hätten.

(U. v. 8. Juni 1928; 44/28 VII. — Frankfurt.) [Ku.]

9. § 97 VVG.; §§ 242, 249 BGB. **Automobilversicherung. Eine Bestimmung in den VersBed., nach welcher im Falle einer Beschädigung des Automobils die erforderlichen Kosten zu ersetzen sind, stellt für den Versicherungsanspruch nicht die Voraussetzung auf, daß die Reparatur vorher von dem Geschädigten auszuführen ist.** †)

(U. v. 27. April 1928; 1/28 VII. — Berlin.) [Ku.]

Abgedr. JW. 1928, 1744[23].

Zu 9. Die Automobil-Kasko-Versicherung, als Zweig der Schadensversicherung, bezweckt den Ersatz des Vermögensnachteils, welcher durch den Versicherungsfall dem Versicherungsnehmer zugefügt wird. Nach dem BGB. hat der Geschädigte, wenn es sich um Beschädigung einer Sache handelt, die Wahl zwischen dem Anspruch auf Wiederherstellung und dem Anspruch auf Geldersatz. Nach § 49 VVG. hat der Verpflichtete, das ist also der Versicherer, den Schadensersatz in Geld zu leisten.

Nach dem BGB. kann der Geschädigte ganz nach Belieben verfahren. Er kann den Ersatzbetrag vereinnahmen, ohne eine Wiederherstellung der geschädigten Sache zu bewirken. Und mit dieser geschädigten Sache kann er machen, was er will. Er kann sie in dem beschädigten Zustande benutzen, er kann sie als altes Gerümpel stehen lassen, er kann sie veräußern. Er hat auch gar nicht einmal nötig, den Ersatzbetrag zum Ankauf eines anderen Gegenstandes gleicher Art zu verwenden. Was nach BGB. gilt, muß erst recht Platz greifen innerhalb des Versicherungsvertrages, bei welchem bekanntlich der Geschädigte eine Prämie zu entrichten hat, um beim Versicherungsfall Ersatz zu bekommen. Wenn man bedenkt, daß in vielen Fällen der Versicherungsnehmer die Wahl hat, ob er sich an denjenigen halten will, der die Beschädigung herbeigeführt oder an die Versicherungsgesellschaft, wenn man überlegt, daß im vorl. Fall der Kl. wohl auch denjenigen auf Ersatz belangen konnte, der den Unfall herbeigeführt hat, wenn man weiter erwägt, daß bei einem derartigen Vorgehen des Kl. dieser innerhalb des Rahmens des BGB. mit dem erstrittenen Betrage hätte machen können was er will und daß der Anspruch von keinen weiteren Voraussetzungen abhängig war, als dem Nachweis, daß die schädigende Person hafte und daß der Anspruch der Höhe nach gerechtfertigt sei, so sieht man ohne weiteres ein, daß erst recht innerhalb des Versicherungsverhältnisses ganz deutliche und klare Vorschriften hätten vereinbart sein müssen, wenn der für seine Leistung durch Prämie bezahlte Versicherer, die Entrichtung der Geldsumme von solchen Voraussetzungen abhängig machen könnte, wie sie hier die bekl. Versicherungsgesellschaft behauptet.

Die Auffassung des RG., welche den betreffenden Einwand der Versicherungsgesellschaft für unrichtig erklärt, ist daher richtig. Nicht bloß Zweckmäßigkeitserwägungen, wie sie das RG. anführt, sondern nach den vorstehenden Darlegungen auch die juristische Konstruktion ergibt die Hinfälligkeit der Einwendungen.

Daß die Versicherungsgesellschaft, welche die Versicherungsbedingungen entwirft und über große Sachkenntnis verfügt, in den Versicherungsbedingungen klare Bestimmungen vereinbaren muß und daß eine Unklarheit gegen sie auszulegen, ist die ständige Rechtsauffassung. Hier ist aber nicht eine einfache Unklarheit vorhanden, hier würde vielmehr eine Auslegung im Sinne der bekl. Anführungen etwas ganz Ungewöhnliches als vereinbart hinstellen. Dies wäre um so weniger gerechtfertigt, als die Bestimmung, daß die Versicherungsgesellschaft im Falle einer Beschädigung die erforderlichen Wiederherstellungskosten vergüte, nichts anderes ist, als

II. Verfahren.

10. §§ 519 Abs. 6, 519b ZPO. **Der Lauf der Nachweisfrist wird durch das Konkursverfahren unterbrochen, nicht lediglich gehemmt.** †)

(U. v. 28. Okt. 1927; 79/27 III. — Hamm.) [Sch.]

Abgedr. JW. 1928, 111[19].

---

b) Strafsachen.

Berichtet von Justizrat Dr. Drucker, Leipzig und Rechtsanwalt Dr. Alsberg, Berlin.

11. Fahrlässigkeit. **Nimmt der oberste Leiter eines Betriebes in einem Betriebszweig, mit dessen besonderer Leitung eine an sich geeignete Person beauftragt ist, eine Ordnungswidrigkeit, die zu einem Unfall führen kann, insbesondere einen Verstoß gegen Unfallverhütungsvorschriften, wahr, so ist er neben dem besonderen Beauftragten verpflichtet, nach Möglichkeit für die Abstellung der Ordnungswidrigkeit und die Beseitigung der Gefahr zu sorgen, sei es auch nur durch Weisungen an die unmittelbar Beteiligten.** †)

Der Begriff der Fahrlässigkeit ist nicht verkannt. Das BG. hat seiner Entsch. unter anderem den Satz zugrunde gelegt: „Wer als oberster Leiter eines Industrieunternehmens, mag es auch noch so groß sein, in einem Zweigbetrieb, sei es auch nur gelegentlich, wahrnimmt, daß Arbeiter unvorschriftsmäßig und unter Außerachtlassung der Unfallverhütungsvorschriften arbeiten, und weiß, daß derartige unsachgemäße Arbeiten zu Unglücksfällen führen können, ist verpflichtet, sein Augenmerk auf diese Ordnungswidrigkeiten zu richten und für ihre Abstellung zu sorgen." Dieser Satz wird in der Revisionsbegründung als zu weitgehend beanstandet, jedoch mit Unrecht. Es ist selbstverständlich, daß der Unternehmer oder oberster Leiter eines großen Betriebs sich zur Erfüllung seiner Leitungs- und Aufsichtspflicht Beauftragter bedienen muß. Das RG. hat für solche Fälle eine nach den Umständen des Einzelfalls sich bemessende Rechtspflicht des Auftraggebers zur Verhinderung strafbarer Handlungen der Beauftragten anerkannt, die sich als Pflicht zu sorgfältiger Auswahl und als Pflicht zu einer nach den Umständen möglichen und erforderlichen Beaufsichtigung der Beauftragten und Überwachung der Arbeiten des Betriebs darstellt. Diese Grundsätze gelten sowohl für den Unternehmer als auch für die im Gewerbebetrieb tätigen Leitungs- und Aufsichtsorgane, soweit sie die dem

---

ein besonderer Maßstab zur Schätzung des Nachteils, welchen der Beschädigte durch den Versicherungsfall erlitten hat. Die Höhe des Vermögensnachteils, welcher dem Eigentümer einer Sache zugefügt wird, sofern diese Sache von einer Beschädigung betroffen wird, kann ermittelt werden, z. B. durch Gutachten eines Sachverständigen, welcher schätzt, wie groß der Wert der Sache im unbeschädigten Zustande war und wie viel geringer er jetzt ist. Wenn statt dessen geschätzt werden soll, was die Wiederherstellung der Sache an Kosten verursacht, so liegt hier nur eine andere Art der Schadensermittlung vor. Irgendwelche sonstigen Voraussetzungen sind damit nicht gegeben.

Wie das RG. im einzelnen ausführt, würde eine Verpflichtung des Geschädigten, seinerseits vorher die Beschädigung reparieren zu lassen, nicht bloß seine Verfügungsmöglichkeiten beschränken, sondern ihn auch wirtschaftlich erheblich belasten. In dieser Beziehung ist den Ausführungen des RG. durchaus beizutreten.

Ein Anspruch auf Wiederherstellung besteht im Versicherungsrecht überhaupt nicht. § 49 VVG. hat bewußt eine Abweichung vom BGB. angeordnet, weil der Versicherer für die Regel eine zu starke Belastung haben würde, wenn er selbst den Schaden wieder gutmachen soll. Nur vereinzelt, z. B. bei der Glasversicherung, bedingt sich der Versicherer das Recht aus, den Schaden durch Naturalleistung zu erledigen. Insofern ist der Hilfsantrag des Kl. ein irriger gewesen, für die RevInst. kam er ja nicht mehr in Betracht.

Eine Verpflichtung des Geschädigten, die Schadenssumme wirklich für die beschädigte Sache zu verwenden, ist, wie auch schon oben dargelegt, im BGB. nicht vorgesehen. Auch das VVG. hat derartige Vorschriften nur für bestimmte Fälle. Auf sie nimmt das RG. Bezug, wenn es den § 97 VVG. heranzieht. Diese Gesetzesvorschrift betrifft die Gebäudefeuerversicherung. Hier ist ein Zwang zur Verwendung der Entschädigungssumme geboten, teils im allgemeinen Interesse, teils im Interesse der Hypothekengläubiger. Eine Ausdehnung dieser speziellen Bestimmung auf andere Fälle ist aber nicht angängig. Und Versicherungsbedingungen, die etwas Derartiges anordnen wollen, müssen klar und deutlich eine diebezügliche Bestimmung enthalten, was hier nicht geschehen ist.

JR. Gerhard, Berlin.

Zu 10. Der Entsch. stehen Bedenken entgegen. Eine Frist ist stets ein Zeitraum, mag er nun durch eine Anzahl von Tagen, Wochen usw. bestimmt oder durch einen Kalendertag begrenzt sein. Namentlich richterliche Fristen werden meistens durch ein Datum festgelegt, während die gesetzlichen — unabhängig von einem bestimmten Prozeß normiert — nie nach Datum bestimmt sein können. Der Richter aber wird in den meisten Fällen deshalb die Bestimmung des Zeitraums durch Datum vorziehen, weil hierdurch jede Unklarheit über die Berechnung der Frist ausgeschlossen wird. Daraus folgt aber nicht, daß ein innerer Grund für die verschiedenartige Behandlung dieser beiden möglichen Arten der Fristbestimmung gegeben sei. In den seltensten Fällen wird man sagen können, daß der Richter nur innerhalb dieses durch Datum konkret bestimmten Zeitraums die betreffende Prozeßhandlung zulassen will.

Vor allem ist aber nicht einzusehen, warum es einen Unterschied machen soll, ob Hemmung (§ 223 ZPO.) oder Unterbrechung (§ 249 ZPO.) in Frage steht. Bei ersterer läßt das RG. eine Umdeutung der bis zu einem bestimmten Kalendertag laufenden Frist in eine nach Zeitabschnitten bemessene zu (RG. 114, 280 = JW. 1927, 584), bei letzterer nicht. Die angeführte Entsch. des 6. ZS. gibt dafür keine befriedigende Erklärung (JW. 1926, 1162[1]), noch weniger die Entsch. v. 10. Juli 1926 (RG. 114, 280 = JW. 1927, 584), wo erst obiger Beschl. inhaltlich wiederholt und bei Unterbrechung neue Fristsetzung verlangt wird, während bei Hemmung ohne Begründung behauptet wird, es bestehe hier kein rechtliches Bedenken, die nach einem Kalendertag bestimmte Frist in einen Zeitabschnitt umzudeuten.

Nicht einleuchtend ist auch die Betonung, daß der als Fristende bestimmte Kalendertag schon verstrichen und damit der Ablauf der wirklich gesetzten Frist unmöglich geworden sei (s. auch RG. 114, 281). Darauf kann es nicht ankommen; denn selbst wenn der Kalendertag nach der Beendigung der Unterbrechung liegt, kann er nicht mehr maßgebend sein; denn dann wäre in Wirklichkeit entweder die Unterbrechung illusorisch (§ 249 ZPO.) oder es wäre eine völlig andere Frist an Stelle der alten trotz gleichen Datums getreten, denn die Zeit bis zur Beendigung der Unterbrechung kommt unzweifelhaft zur Vornahme der Handlung nicht in Frage.

Endlich ist nicht näher begründet, inwiefern der gegenteilige Standpunkt eine unbillige Beschwerung der in Konkurs geratenen Partei oder eine sachlich ungerechtfertigte Gefährdung ihrer Ansprüche darstellt; denn nach der Unterbrechung beginnt die alte Frist in gleichem Umfang neu zu laufen, so daß der Partei wohl schwerlich irgendein Nachteil droht. Einfacher wäre es natürlich für sie, wenn eine Frist neu bestimmt würde, weil sie dann an die Vorschußzahlung wieder erinnert würde. Aber mit dem geltenden Recht steht dies nicht im Einklang und ist auch rechtspolitisch nicht zu fordern. —

Es kann also zusammenfassend gesagt werden: eine nach Kalendertag bestimmte Frist ist einer nach Zeitabschnitten bemessenen prinzipiell gleichzustellen und regelmäßig in eine solche umzurechnen; ferner macht es keinen Unterschied, ob Unterbrechung oder Hemmung in Frage steht, ob das Datum nach Beendigung der Unterbrechung überholt ist oder nicht. Auch ist es kein rechtspolitisches Postulat, die mittels Kalendertag bestimmte Frist nach Unterbrechung neu festzusetzen. Es liegt endlich auch kein innerer Grund vor, die meistens nach Kalendertag bestimmten richterlichen Fristen verschieden von den stets nach Zeitabschnitten bestimmten gesetzlichen Fristen zu behandeln ...

PrivDoz. Dr. Theodor Süß, Göttingen.

Zu 11. Arbeiter eines Kalksteinbruchs, die mit dem Abräumen des über dem Kalksteinbruch liegenden Lehmes beschäftigt waren, wurden durch eine einstürzende Lehmwand verschüttet. Sie hatten den Lehm senkrecht, zum Teil sogar überhängend abgeräumt, obwohl nach den Unfallverhütungsvorschriften der Steinbruchsgenossenschaft der Abbau keinesfalls in einem größeren Winkel als 60 Grad erfolgen darf. Inwieweit der oberste Leiter eines solchen Betriebes *persönlich* für eine derartige Zuwiderhandlung gegen die Unfallverhütungsvorschriften verantwortlich zu machen ist, richtet sich nach den besonderen Umständen. Im vorl. Falle hatte nach den Feststellungen der Vorinstanz das unsachgemäße Abräumen schon längere Zeit bestanden und war dem Angekl., der das Unternehmen im Unfalljahr fünfmal besucht hatte, bekannt. Daß bei dieser Sachlage das RG. in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen eine Verletzung der dem Betriebsleiter obliegenden Sorgfaltspflichten annimmt, ist nur zu billigen.

RA. Dr. Franz Seligsohn, Berlin.

Betriebsinhaber obliegende Aufsichts- und Überwachungspflicht übernommen und ihrerseits andere Personen zur Tätigkeit im Gewerbebetrieb herangezogen haben (vgl. RGSt. 58, 130, 133 und die dort angeführten Entsch.). Die Pflicht des obersten Leiters eines Betriebs zur persönlichen Beaufsichtigung der Beauftragten und Überwachung der Arbeiten bemißt sich also nach der aus den Umständen sich ergebenden Möglichkeit. Die Möglichkeit der Wahrnehmung von Ordnungswidrigkeiten, die zu einem Unfall führen können, ist aber ohne weiteres erwiesen, wenn, wie im vorliegenden Fall, feststeht, daß der oberste Leiter solche Ordnungswidrigkeiten tatsächlich wahrgenommen hat und sich der hieraus drohenden Gefahr bewußt gewesen ist. Es besteht dann für ihn unter allen Umständen die Pflicht, nach Möglichkeit für die Abstellung der Ordnungswidrigkeit und damit für die Beseitigung der Gefahr zu sorgen. Zum mindesten muß er den unmittelbar Beteiligten die erforderlichen Anweisungen erteilen. Der Angekl. hat dies unterlassen und damit die von der Rechtsprechung geforderte Sorgfaltspflicht verletzt.

(1. Sen. v. 27. März 1928; 1 D 35/28.) [A.]

12. § 359 StGB. Posthelfer, der mit dem Ordnen der Briefe und Karten unter dem Gesichtspunkt des Abstempelns mittels Stempelmaschine oder Handstempels beauftragt ist, als Beamter.†)

Der Angekl. war im Oktober 1925 beim Postamte M. als Postaushelfer in widerruflicher Weise angenommen worden. Zu seinen dienstlichen Obliegenheiten gehörte das Ordnen der bei diesem Briefpostamt eingegangenen Briefe und Karten „unter dem Gesichtspunkte des Abstempelns mittels Stempelmaschine oder mittels Handstempels". Nach § 9 der Postbetriebsordnung (Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie Abschn. V 2 Postbetriebsdienst) sind alle Briefsendungen mit dem Aufgabestempel zu bedrucken. Er dient namentlich auch zur Entwertung der Freizeichen; § 10 VIII a. a. O. Nach § 60 a. a. O. ist auf bestimmten Sendungen auch der Ankunftsstempel anzubringen. Damit bildet das Abstempeln, soweit es zu erfolgen hat, einen wesentlichen Teil der Beförderungstätigkeit der Post und eine Tätigkeit öffentlich-rechtlicher Art, die aus der Staatsgewalt abzuleiten ist und staatlichen Zwecken dient. Bei Postanstalten mit Stempelmaschinen, zu denen das Briefpostamt M. ersichtlich gehört, bestehen besondere Anweisungen für die Verwendung des Maschinenstempels — vgl. Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegrafie Abschn. V 2 § 10 XIII —; Sendungen aber, auf denen die Anschrift so nahe am oberen Rande steht, daß Teile von ihr vom Maschinenstempel getroffen werden könnten, sind immer mit dem Handstempel zu stempeln; § 9 I a. a. O. Die Verwendung des Maschinen- oder des Handstempels geschieht also nicht willkürlich, sondern nach vorgeschriebenen Gesichtspunkten. Das setzt ein Ordnen der Briefsendungen nach den maßgebenden Gesichtspunkten voraus. Damit ist auch dieses Ordnen ein notwendiger Teil der staatlichen Beförderungstätigkeit der Post und ebenso wie das Abstempeln selbst eine Tätigkeit öffentlich-rechtlicher Art, die aus der Staatsgewalt abzuleiten ist und staatlichen Zwecken dient; vgl. RGSt. 51, 398. Dazu kommt, daß die Echtheit der auf den Briefsendungen befindlichen Wertzeichen tunlichst vor dem Entwerten zu prüfen ist und zwar von allen Postbeamten, denen die Sendungen bis zur Entwertung durch die Hände gehen; § 10 I u. II a. a. O. Zu den „Beamten" im Sinne dieser Bestimmung gehören alle Postbediensteten, die mit den Sendungen bis zur Entwertung amtlich befaßt sind. Das war der Angekl. Die Prüfung der Echtheit der verwendeten Postwertzeichen aber ist eine Tätigkeit öffentlich-rechtlicher Art, die aus der Staatsgewalt abzuleiten ist und dem Staatszwecke dient. Danach hat die Strafkammer den Angekl. mit Recht als Beamten i. S. des § 359 StGB. angesehen.

(1. Sen. v. 10. Febr. 1928; 1 D 1288/27.) [A.]

13. § 21 KraftfahrzG.; §§ 18, 21b KraftfahrzVO. 1. Fahrlässigkeit. Die Voraussehbarkeit des Erfolges braucht sich nicht auf die besonderen im Einzelfall wirksam gewordenen Umstände zu erstrecken.

2. § 18 Abs. 1 KraftfahrzVO. enthält eine blankettausfüllende Norm.

3. Zum Begriff der „Verengung" der Fahrbahn i. S. § 21b Abs. 4 KraftfahrzVO.†)

1. Der Staatsanwalt rügt mit Recht, daß die Verneinung der Verantwortlichkeit des Angekl. für den Tod des Arbeiters St. nicht ausreichend begründet ist.

Es ist festgestellt, daß St. infolge des fahrlässigen Verhaltens des Angekl. einen Bruch des linken Unterschenkels erlitten hat, daß infolge der Abstoßung eines Knochensplitters an der geschlossenen Bruchstelle eine Eiterung auftrat, daß diese zwar nach Entfernung des Splitters zunächst zum Stillstand kam, daß sich aber nach einiger Zeit im Anschluß an eine starke Blutung Anzeichen einer allgemeinen Blutvergiftung zeigten, daß nach einer neuen Blutung das linke Bein oberhalb des Kniegelenkes abgenommen wurde und daß St. infolge des Blutverlustes und der durch allgemeine Blutvergiftung bewirkten Organzersetzungen noch am gleichen Tage starb. Diese Feststellungen rechtfertigen an sich die Annahme eines Ursachenzusammenhanges zwischen dem fahrlässigen Verhalten des Angekl. und dem Tod des St. Dieser Annahme steht auch die weitere Feststellung nicht entgegen, es sei nicht ausgeschlossen, daß ein altes vernachlässigtes Blasenleiden die Ursache der Eiterung gewesen ist, sofern damit nichts anderes gesagt sein soll, als daß das Blasenleiden die Entwickelung der Blutvergiftung aus dem Bruch begünstigt haben könne. Nur wenn die Möglichkeit bestünde, daß sich die Blutvergiftung aus dem Blasenleiden auch ohne den durch den Angekl. verschuldeten Schenkelbruch entwickelt und in demselben Zeitpunkt zum Tode geführt hätte, müßte der Ursachenzusammenhang zwischen dem schuldhaften Verhalten des Angekl. und dem Tode des St. verneint werden.

Wäre der Ursachenzusammenhang gegeben, dann müßte auch die Frage der Voraussehbarkeit der Todesfolge einer neuerlichen Prüfung unterzogen werden. Es ist ein allgemeiner Erfahrungssatz, daß körperliche Verletzungen durch Hinzutritt besonders ungünstiger, in der Person des Verletzten wirksamer Umstände — etwa durch eine besonders empfindliche Körperbeschaffenheit, durch Infektion u. dgl. — zum Tode führen können. Wird nachgewiesen, daß der Tod des St. durch eine vom Angekl. verursachte und voraussehbare Verletzung in Verbindung mit einem solchen im Bereich der allgemeinen Erfahrung liegenden Umstand herbeigeführt worden ist, und liegt kein Anhaltspunkt dafür vor, daß jener allgemeine Erfahrungssatz dem Angekl. ausnahmsweise unbekannt gewesen ist, dann kommt nichts darauf an, ob der Angekl. mit dem Eintritt des besonderen im vorliegenden Fall wirksam gewordenen Umstands rechnen konnte (RG. v. 7. Okt. 1927, I 655/27: Recht 1928 Nr. 183).

Zu 12. Das RG. folgt in der Entsch. einer bereits früher von ihm vertretenen (RGSt. 51, 398), von Frank im Anschluß an Binding bekämpften Auffassung, wonach es bei der Beamteneigenschaft nicht auf die öffentlich-rechtliche Form der Anstellung, sondern auf die öffentlich-rechtliche Natur der Funktion ankommt. Diese ist hier zweifellos gegeben, doch wäre es richtiger, sie aus dem Charakter der Post als öffentlicher Anstalt abzuleiten (vgl. Nawiasky, Deutsches und österreichisches Postrecht 1909), weil der Hinweis auf die Staatsgewalt äußerst unklar ist. Jede Tätigkeit des Staates, auch die privatrechtlich geregelte, ist ein Ausfluß der Staatsgewalt, die ja in jedem Gesetz zur Erscheinung gelangt. Ohne Gesetz aber keine staatliche Tätigkeit — Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung.

Prof. Dr. Nawiasky, München.

Zu 13. Von Interesse ist, was das RG. zum Begriff der strafrechtlichen Fahrlässigkeit in der vorliegenden Entsch. in Beziehung auf die „Voraussehbarkeit der Todesfolge" sagt. Wenn auch das Ergebnis zutreffend ist, so erregt doch die Art und Weise der Begründung Bedenken.

Das RG. meint, die Todesfolge sei dem Angeklagten dann zuzurechnen, wenn der Tod des Verletzten durch eine vom Angekl. verursachte und voraussehbare Verletzung in Verbindung mit einem im Bereich der allgemeinen Erfahrung liegenden Umstand herbeigeführt worden ist und dem Angekl. der allgemeine Erfahrungssatz bekannt war, daß körperliche Verletzungen durch Hinzutritt besonders ungünstiger, in der Person des Verletzten wirksamer Umstände, etwa durch eine besonders empfindliche Körperbeschaffenheit, durch Infektion u. dgl., zum Tode führen können. Die Kenntnis

2. Soweit die Rev. des Staatsanwalts die Nichtanwendung des § 21 KraftfahrzG. i. Verb. m. § 18 Abs. 1 u. 2 und § 21 b Abs. 4 KraftfahrzVO. rügt, ist sie nur teilweise begründet.

Der erk. Sen. hat in der Entsch. v. 30. März 1928, I 53/28 (RGSt. 62, 122 [125]) ausgesprochen, daß die Vorschriften im § 18 Abs. 1 u. 2 KraftfahrzVO. blankettausfüllende Normen enthalten. Dies ist hinsichtlich des § 18 Abs. 2 unbestritten, hinsichtlich des § 18 Abs. 1 dagegen bestritten. Nach nochmaliger Prüfung hält der Senat auch hinsichtlich des § 18 Abs. 1 an dem von ihm vertretenen Standpunkt fest. Gegenüber der Vorschrift des § 17 Abs. 1, die unbestritten nur eine allgemeine Sorgfaltsregel, keine blankettausfüllende Norm enthält, ist die Vorschrift des § 18 Abs. 1: „Die Fahrgeschwindigkeit ist so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten" erheblich bestimmter und jedenfalls nicht weniger bestimmt, als die dem § 366 Nr. 2 StGB. zugrunde liegende Norm, durch die ein übermäßig schnelles Fahren in Städten oder in Dörfern verboten ist. Im Verhältnis zu den besonderen, auf die Fahrgeschwindigkeit bezüglichen Normen in den §§ 18 Abs. 2 und 3, 20 u. 21 b Abs. 2 KraftfahrzVO. bildet § 18 Abs. 1 eine ergänzende (subsidiäre) allgemeine Norm, sie ermöglicht die Bestrafung eines Kraftfahrers, der sich durch Anwendung zu hoher Geschwindigkeit außer Stand setzt, den nach Lage der Verhältnisse in Betracht kommenden Verpflichtungen zu genügen, auch dann, wenn keiner der besonders geregelten Fälle zutrifft und ein Unfall nicht eingetreten ist. Im vorliegenden Fall wird vor allem zu prüfen sein, ob nicht mit dem Vergehen der fahrlässigen Tötung oder Körperverletzung eine Zuwiderhandlung gegen § 20 oder § 18 Abs. 2 rechtlich zusammentrifft. § 18 Abs. 1 wird ihnen gegenüber kaum in Betracht kommen.

3. Die Anwendbarkeit des § 21 b Abs. 4 ist mit Recht verneint worden. Eine „Verengung" der Fahrbahn im Sinne dieser Vorschrift kann nur dann als gegeben erachtet werden, wenn das Überholen infolge des geringen für die Durchfahrt freien Zwischenraums auch bei Anwendung der erforderlichen Vorsicht mit Gefahr für die am Verkehr Beteiligten verbunden ist. Im gegebenen Fall ist festgestellt, daß der Zwischenraum zwischen dem linken Straßenbankett und dem St. (nicht dem Lastkraftwagen) 2—2,10 m betrug und daß das Kraftrad des Angekl. nur 0,8 m breit war. Unter diesen Umständen kann die für die Überholung in Betracht kommende Fahrbahn nicht als derart verengt angesehen werden, daß ein Hindurchfahren mit Gefahr verbunden gewesen sein würde, sofern nur die erforderliche Vorsicht angewendet, insbes. die Geschwindigkeit erheblich herabgemindert worden wäre.

(1. Sen. v. 10. Juli 1928; 1 D 221/28.) [A.]

14. § 21 KraftfahrzG.; §§ 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2, 16, 18 Abs. 1 u. 2 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB. Verpflichtung des Kraftfahrers, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Die Vorschriften der VO. über den Kraftfahrzeugverkehr regeln die Pflichten des Kraftfahrers nicht erschöpfend. Ein als Kraftwagenführer verwendeter Polizeiwachtmeister darf einem Dienstbefehl nicht nachkommen, durch den ihm die Ausführung einer Fahrt mit einem schwerwendigen und schwer zu bremsenden Wagen in einer bestimmten Fahrzeit aufgetragen wird. †)

Der Angekl., der mit dem der W.er Regierung gehörigen Personenkraftwagen (R-Wagen) auf Grund dienstlichen Auftrags durch die F.-Straße in W. fuhr, bemerkte etwa 4 m von der Stelle, an der von rechts der B.-Platz, von links die B.-Straße in die F.-Straße einmündet, einen vom Zeugen L. gesteuerten Personenkraftwagen (L-Wagen), der, vom B.-Platz kommend, über die F.-Straße in die B.-Straße fahren wollte. Um den drohenden Zusammenstoß zu vermeiden, erhöhte der Angekl. unter einer Ausbiegung nach links die Geschwindigkeit des R-Wagens, während L. seinen Wagen nach rechts in die Fahrtrichtung des R-Wagens herumriß. Der Angekl. geriet beim Ausbiegen mit dem linken Räderpaar auf den jenseits der Straßenkreuzung gelegenen linken Bürgersteig der F.-Straße, stieß, nachdem er etwa 5 m auf dem Bürgersteig gefahren war, gegen eine dort gehende Frau und drückte sie beim Wiederabbiegen nach der Fahrbahn gegen einen auf dem Bürgersteig stehenden Baum. Die Frau ist an den erlittenen Verletzungen gestorben.

Dem Angekl. liegt zur Last, den Tod der Frau durch Fahrlässigkeit verschuldet zu haben. Er wurde vom Schöffengericht hierwegen zu 6 Monaten Gefängnis verurteilt, vom BG. aber freigesprochen.

Der Rev. des Staatsanwalts kann der Erfolg nicht versagt werden.

Das BG. nimmt an, daß das Verhalten des Angekl. bis zu dem Augenblick, in welchem er den L-Wagen bemerkte, durchaus einwandfrei gewesen sei, und begründet diese Annahme damit, daß der Angekl. auf der rechten Straßenseite im 3. Gang mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km gefahren sei und Warnungszeichen gegeben habe, und daß er jene Geschwindigkeit auch bei der Annäherung an die Straßenkreuzung nicht habe herabzumindern brauchen, weil er das Vorfahrtrecht gehabt habe und die schnurgerade verlaufende F.-Straße in ihrer Übersichtlichkeit in keiner Weise behindert gewesen sei. Weiter ist aber festgestellt, daß der vom Angekl. gelenkte Wagen wegen schlechter Beschaffenheit der Vierradbremse bei einer Geschwindigkeit von 30 km selbst im Falle gleichzeitiger Bedienung der Hand- und Fußbremse den außergewöhnlich langen Bremsweg von etwa 18 m benötigte, daß mit dem Wagen wegen seiner mangelhaften Steuerungseinrichtung eine enge Kurve überhaupt nicht gefahren werden könne, daß der Angekl. im Hinblick auf diesen Zustand des

---

dieses allgemeinen Erfahrungssatzes soll allerdings anscheinend insolange vermutet werden, als kein Anhaltspunkt dafür gegeben ist, daß jener Erfahrungssatz dem Angekl. ausnahmsweise unbekannt gewesen ist. Darauf, ob der Angekl. mit dem Eintritt des besonderen im vorl. Fall wirksam gewordenen Umstands rechnen konnte, soll es dann nicht mehr ankommen.

In der logischen Kette dieser Beweisführung fehlt ersichtlich — auch wenn man sich zunächst bei der erfolgten „Vermutung" der Kenntnis des Angekl. von jenem allgemeinen Erfahrungssatze beruhigen wollte — ein wichtiges Glied: daß nämlich die Anwendung des „allgemeinen Erfahrungssatzes" im konkreten Fall angezeigt ist. Denn das RG. kann unmöglich der Ansicht sein, daß dieser Satz auf jede, sei es auch noch so unbedeutende und noch so geringfügige „körperliche Verletzung", im Sinne der „Voraussehbarkeit der Todesfolge" anzuwenden wäre. Es übersieht mithin m. a. W., daß das objektive Wahrscheinlichkeitsurteil, dessen Berücksichtigung es vom Angekl. verlangt, eben doch von der Lage des Einzelfalles abhängig ist. Und deshalb bedeutet es eine unzulässige Schematisierung und Formalisierung des Fahrlässigkeitsbegriffs, wenn die Frage der Verschuldung des Angekl. ohne die besondere Berücksichtigung des konkreten Falles nur mit jenem „allgemeinen Erfahrungssatz" gelöst werden will.

Im vorl. Fall allerdings, wo mit recht erheblichen Verletzungen zu rechnen war, muß auch die „Voraussehbarkeit der Todesfolge" bejaht werden. Es wäre aber bedauerlich, wenn aus der vorliegenden Entsch. und ihrer wenig glücklich abstrakten Fassung die Beziehungen der strafrechtlichen Fahrlässigkeit zu den ganz konkreten Umständen des ganz konkreten Falles eine Lockerung erfahren würden. Auch jene „Vermutung" wandelt sich damit in eine Prüfung des konkreten Falles; andererseits bleibt es sicher richtig, daß die Voraussehbarkeit der Todesfolge nur den tatsächlichen Gang im allgemeinen, nicht aber „den besonderen im vorl. Fall wirksam gewordenen Umstand" zu umfassen braucht. Das heißt: es genügt zur Bejahung fahrlässiger Tötung, wenn der Angekl. im konkreten Fall mit irgendeinem tödlich wirkenden Kausalverlauf hatte rechnen müssen.

Prof. Dr. Edm. Mezger, Marburg.

Zu **14.** Der Entsch. wird man beipflichten müssen.

Überzeugend sind zunächst die Ausführungen über die beamtenrechtliche Seite des Falls. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die dienstlichen Gehorsamsverpflichtungen eines Polizeibeamten zwingenden Gesetzesvorschriften weichen müssen. Aus den vom RG. erkannten schweren Konflikten, in die der Beamte dabei notwendig geraten muß, weist der Schlußabsatz des Urteils einen glücklichen, dem Billigkeitsgefühl entsprechenden Ausweg.

Allgemein wichtig sind daneben die Bemerkungen über die Sorgfaltspflichten dessen, der einen schadhaften Wagen fährt und das weiß. Die Verkehrsgefährdung durch mangelhafte Bremsen usw. ist so groß, daß man vom Fahrer äußerste Vorsicht verlangen muß; eine erhebliche Unterschreitung selbst der 30-km-Grenze stellt dabei kein un-

Wagens bei der im Augenblick der Gefahr vorhandenen Geschwindigkeit den Zusammenstoß weder durch rasches Bremsen, noch durch Einbiegen in die B.-Straße hätte vermeiden können, daß daher der von ihm gewählte Weg fahrtechnisch der einzig mögliche gewesen sei. Endlich wird noch hervorgehoben, daß dem Angekl., dem die Fahrt dienstlich befohlen war, nicht zuzumuten gewesen sei, das Fahren mit dem von ihm öfter beanstandeten Wagen zu verweigern.

Diese Erwägungen reichen zur Begründung der Freisprechung nicht aus.

Bei Zugrundelegung der für das Revisionsgericht bindenden tatsächlichen Feststellungen besteht kein Bedenken gegen die Annahme, daß das Verhalten des Angekl. vom Augenblick der Wahrnehmung des L-Wagens an bei Berücksichtigung der in diesem Zeitpunkt obwaltenden Verhältnisse fahrtechnisch nicht zu beanstanden sei.

Dagegen vermag der Senat dem BG. in der Beurteilung des vorausgegangenen Verhaltens des Angekl. nicht zu folgen. Der Führer eines Kraftwagens ist zur gehörigen Vorsicht in der Leitung und Bedienung seines Kraftwagens verpflichtet und hat die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Diese an sich selbstverständlichen Verpflichtungen sind im § 17 Abs. 1 und im § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. noch besonders ausgesprochen. Die Vorsicht muß um so größer sein, je höher die erkennbare Gefahr ist. In der VO. über den Kraftfahrzeugverkehr sind verschiedene besonders wichtige Fälle hervorgehoben, so im § 18 Abs. 2 die Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn. Diese Vorschriften sind aber nicht erschöpfend und können es nicht sein. In der Rspr. ist namentlich wiederholt hingewiesen worden auf die besonderen Gefahren, die mit dem Überqueren von Straßenkreuzungen verknüpft sind, sowie auf die Verpflichtung, diesen Gefahren mit gesteigerter Vorsicht zu begegnen und hierbei auch mit Unbesonnenheiten der aus den Querstraßen kommenden Wegebenutzer zu rechnen, soweit sie nicht außer aller Erfahrung liegen. Hieran wird weder durch das Vorfahrtrecht des auf dem Hauptverkehrsweg sich bewegenden Fahrzeugs noch durch den Umstand etwas geändert, daß die benützte Straße gerade und die vor dem Kraftfahrer liegende Fahrbahn für sich betrachtet übersichtlich ist (vgl. u. a. RGE. v. 12. Mai 1925, I 111/25 = GoltdArch. 70, 42). Die für geschlossene Ortschaften zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km wird daher bei der Annäherung an belebte Straßenkreuzungen in der Regel schon dann herabzumindern sein, wenn der Kraftwagen leichtwendig und mit gutwirkenden Bremsen versehen ist. Weist vollends ein Wagen so erhebliche Mängel auf, wie der vom Angekl. gelenkte, dann ist die Anwendung jener Geschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften schon an sich bedenklich, bei der Annäherung an Straßenkreuzungen aber durchaus unzulässig, da, wie die Ausführungen des BG. über das weitere Verhalten des Angekl. erkennen lassen, der Führer eines solchen Wagens bei solcher Geschwindigkeit völlig außerstande ist, im Fall des plötzlichen Auftauchens eines Hindernisses aus einer Querstraße seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Wäre der Angekl. bei der Annäherung an die Straßenkreuzung so langsam gefahren, wie es der Zustand des von ihm gelenkten Wagens erforderte, dann hätte, wie nach den bisherigen Feststellungen angenommen werden darf, der Zusammenstoß mit dem L-Wagen durch rasches Bremsen oder Einbiegen in die B.-Straße vermieden werden können und jedenfalls zur Ausführung des oben geschilderten todbringenden Manövers keine Veranlassung bestanden.

Hieran wird objektiv auch dadurch nichts geändert, daß der Angekl. die Fahrt auf Grund eines Dienstbefehls ausgeführt hat. Nach allgemeinen, auch in Preußen anerkannten beamtenrechtlichen Grundsätzen ist der Beamte zum dienstlichen Gehorsam gegenüber einem Dienstbefehl verpflichtet und der Vorgesetzte für die Folgen der Ausführung des Befehls verantwortlich, wenn der Befehl innerhalb der örtlichen und sachlichen Zuständigkeit des Vorgesetzten und die auszuführende Handlung innerhalb der örtlichen und sachlichen Zuständigkeit des Untergebenen liegt, wenn der Befehl in der vorschriftsmäßigen Form erlassen ist, und wenn er nicht offenbar den Gesetzen und der Verfassung zuwiderläuft. Von diesen vier Erfordernissen bedarf hier nur das letzte der Erörterung. Die Befehle des Vorgesetzten haben zwar im allgemeinen die Vermutung der Gesetzmäßigkeit für sich. In zweifelhaften Fällen hat der Beamte seine Bedenken dem Vorgesetzten mitzuteilen, ist aber, wenn dieser auf der Anordnung besteht, gedeckt. Einem zweifellos gesetzwidrigen Befehl aber darf der Beamte nicht nachkommen, und er ist, wenn er es gleichwohl tut, für die in der Ausführung gelegene Gesetzwidrigkeit zivil- und strafrechtlich verantwortlich. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Ausführung eines Befehls, der gegen ein Verbotsgesetz verstößt (vgl. Brand, Das Beamtenrecht, 2. Aufl., S. 475 ff.; PrOVG. 12, 426; PrVBl. 4, 192). Verbotsgesetze sind auch die Vorschriften der §§ 222, 230 StGB. i. Verb. m. § 21 KraftfahrzG. und den dort in Bezug genommenen polizeilichen Anordnungen, insbes. § 16 mit § 4 Abs. 1 Nr. 1, 2 und § 18 Abs. 1, 2 KraftfVerkVO. Der Angekl. war hiernach berechtigt und verpflichtet zu prüfen, ob die Lenk- und Bremsvorrichtungen des von ihm zu führenden Wagens nach Vornahme der Ausbesserungen den Anforderungen des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 KraftfVerkVO. entsprachen. War dies zweifellos nicht der Fall, mußte er es seinem Vorgesetzten mitteilen und, wenn dieser gleichwohl auf der Verwendung des Wagens bestanden hätte, die Fahrt verweigern. War es dagegen nur zweifelhaft, ob die Anforderungen erfüllt waren, dann durfte er sich mit der Mitteilung begnügen und einem etwaigen Befehl, die Fahrt mit dem Wagen auszuführen, Folge leisten. Er hatte aber dann unter allen Umständen die Verpflichtung, die oben angegebenen, aus der Beschaffenheit des Wagens sich ergebenden Vorsichtsmaßregeln in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit anzuwenden. Nach den bisherigen Feststellungen war ihm eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit nicht vorgeschrieben. Es wäre aber denkbar, daß die Ausführung des Befehls, in einer bestimmten Zeit ein bestimmtes Ziel zu erreichen, eine mit den obigen Grundsätzen nicht vereinbare Fahrgeschwindigkeit erfordert hätte. In diesem Fall wäre der Angekl. berechtigt und verpflichtet gewesen, seinen Vorgesetzten auf die in der Beschaffenheit des Wagens begründete Unmöglichkeit der Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit hinzuweisen und, wenn der Vorgesetzte gleichwohl auf dem Befehl bestanden hätte, entweder die Fahrt zu verweigern oder sie nur unter Beobachtung der gebotenen Vorsichtsmaßregeln auszuführen auf die Gefahr hin, daß die angeordnete Fahrzeit überschritten würde. Dies mag unter Umständen eine schwere Zumutung sein. Der Beamte kann aber auch dann, wenn ihm erhebliche Nachteile drohen, nicht davon entbunden werden, einem zweifellos gesetzwidrigen Befehl den Gehorsam zu versagen. Er darf insbes. nicht aus Furcht vor dem Verlust oder der Beeinträchtigung seiner Stellung Leben und Gesundheit anderer Personen entgegen einem gesetzlichen Verbot in Gefahr bringen. Dies gilt auch gegenüber der Vorschrift des § 18 Nr. 2 des preuß. Schutzpolizeibeamtengesetzes v. 16. Aug. 1922/30. Mai 1925, demzufolge der Schutzpolizeibeamte den Dienstbefehlen der zuständigen Dienstvorgesetzten unbedingt nachzukommen hat.

Würde sich ergeben, daß der Angekl. auf Grund eines gesetzwidrigen Befehls gehandelt hat, dann müßte noch geprüft werden, ob etwa eine Fahrlässigkeit auf seiner Seite unter dem Gesichtspunkt zu verneinen wäre, daß er sich über die dem Verwaltungsrecht angehörenden, die dienstliche Gehorsamspflicht betreffenden Grundsätze — etwa über die Tragweite des § 18 Nr. 2 des preuß. Schutzpolizeibeamtengesetzes — in einem entschuldbaren Irrtum befunden hat.

(1. Sen. v. 19. Juni 1928; 1 D 191/28.) [A.]

---

billiges Verlangen dar, mag diese beim heutigen Stand der Technik auch an sich nicht mehr zeitgemäß sein.

Endlich ist besonders wichtig, was der 1. StS. hier zur Frage des fahrtechnischen Verhaltens vor Straßenkreuzungen sagt. Es ist zu begrüßen, daß hier nicht unbedingt Tempoermäßigung aus § 18 KraftfahrzVerkVO. an jeder Straßenecke verlangt wird, auch nicht etwa entsprechende Rückschlüsse aus der alten Gesetzesfassung gezogen werden, wie zu Unrecht vom 6. ZS. in der Entsch. JW. 1928, 1721. Mit der vorsichtigen Form, in der die vorliegende Entsch. dem Fahrer aufgibt, auf die zweifellose Gefahrvergrößerung an Kreuzungen zu achten, sind seine Sorgfaltspflichten auf das richtige Maß zurückgeführt.

RA. Dr. Konrad Landsberg, Naumburg a. S.

15. §§ 4 Abs. 10, 16 KraftfahrzVO. Fahrlässigkeit. Vorhersehbarkeit des Erfolges. Vorschriftsmäßiger Zustand der Ladung. Begriff der Ladung.†)

Die StK. stellt einwandfrei fest, daß der Angekl. den Tod S.s und die Körperverletzung M.s verursacht, verneint aber, daß er diesen Erfolg verschuldet hat, weil er ihn nicht habe vorhersehen können. Die Verneinung begegnet rechtlichen Bedenken. Die Schuldform der Fahrlässigkeit setzt allerdings Vorhersehbarkeit des rechtswidrigen Erfolges voraus. Dabei ist aber nicht erforderlich, daß der Täter den wirklichen Verlauf des gerade gegebenen Falles, seine Besonderheit und die zum Erfolg mitwirkenden Zwischenursachen hätte sich vorstellen können; es genügt vielmehr, daß er bei der ihm gebotenen und möglichen Aufmerksamkeit allgemein einen Erfolg der eingetretenen Art vorhersehen konnte, und daß die mitwirkenden, unbekannten Zwischenglieder innerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegen (vgl. RGSt. 54, 349; 56, 350). Diesen rechtlichen Gesichtspunkten entspricht das StKUrt. nicht. Obwohl es selbst sagt, daß nach der Art von Fahrzeug und Ladung „noch unzählige andere Unfallmöglichkeiten in sich schließende Gefahren" bestanden, berücksichtigt es bei seiner Prüfung der Vorhersehbarkeit des Erfolgs gerade nur den wirklichen Verlauf des der Anklage zugrunde liegenden Unfalles. Das folgt daraus, daß es sie deshalb verneint, weil der Angekl. weder gewußt noch mit der Möglichkeit gerechnet habe, daß die Verunglückten — S. und M. — sich auf die Holzladung seines Lastkraftwagens gesetzt hatten, und weil er auch damit nicht habe zu rechnen brauchen, da, solange er den Lastwagen fahre, sich noch niemand dorthin gesetzt hatte. Daß die Verunglückten auf der Holzladung des Lastwagens saßen, ist eine Besonderheit des gegebenen Falles. Es ist deshalb rechtlich nicht nötig, daß der Angekl. sie kannte oder vorhersehen konnte, wenn sie nur nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung lag. Ob das der Fall war oder nicht, ist nicht — wie die StK. es rechtsirrig tut — danach zu beantworten, ob sich schon jemand in der Zeit, in der der Angeklagte den Lastkraftwagen führte, auf die Ladung dieses Wagens gesetzt hatte oder nicht, sondern nur danach, ob es der allgemeinen Erfahrung entspricht oder widerspricht, daß Menschen sich auf Ladungen von Lastkraftwagen setzen. Infolge ihrer rechtsirrigen Berücksichtigung des wirklichen Verlaufes des gerade gegebenen Falles hat die StK. das Rechtserfordernis der Vorhersehbarkeit des Erfolges zu eng aufgefaßt.

Die StK. meint aber auch, der Angekl. habe sich von der verkehrssicheren Befestigung der Ladung seines Lastkraftwagens überzeugt und damit seiner Pflicht als Wagenführer hinsichtlich der Vorbereitung der Fahrt genügt. Auch diese Auffassung begegnet rechtlichen Bedenken. Zunächst deshalb, weil die StK. nur „einen verhältnismäßig geringfügigen Stoß an die überstehende Ladung", daneben zugleich aber — durch Übernahme der hierher gehörigen Feststellungen des Schöffengerichts — als dessen Folge die Tatsache feststellt, daß die vorderste, oberste Planke der Ladung zurückgedrückt und zwei weitere, unzweifelhaft zur Ladung gehörende Gegenstände, eine Bank und eine Baubudentüre, vom Wagen heruntergedrängt wurden. Dieser Sachverhalt legt die Annahme nahe, daß die StK. unter Verkennung der bestehenden Vorschriften zu geringe Anforderungen an die „verkehrssichere" Verwahrung der Ladung und an die Sorgfaltspflicht gestellt hat, die den Wagenführer gerade auch in bezug auf die Ladung seines Lastkraftwagens trifft. Nach § 16 KraftfahrzVO. vom 15. Dez. 1925/28. Juli 1926 ist der Führer u. a. auch dafür verantwortlich, daß die Ladung sich in vorschriftsmäßigem Zustand befindet. Nach § 4 Abs. 10 a. a. O. ist das aber nur dann der Fall, wenn sie so verteilt, verwahrt oder befestigt ist, daß sie Personen oder Sachen weder beschädigen noch verunreinigen kann. Dieser Anforderung genügt aber eine Ladung dann nicht, wenn Teile von ihr durch „einen verhältnismäßig geringfügigen Stoß" vom Wagen herabgedrängt werden. Denn es ist ohne weiteres klar, daß diese Teile beim Herunterfallen Personen und Sachen beschädigen können und ein Lastkraftwagen kann aus den verschiedensten Gründen „verhältnismäßig geringfügigen" Stößen ausgesetzt sein.

Weiter aber besteht die Möglichkeit, daß die StK. den Rechtsbegriff der Ladung verkannt hat. Auf dem Lastkraftwagen befanden sich nicht nur die Baumaterialien, sondern auch die gefüllten Werkzeugkästen der Verunglückten. Auch diese Kästen können sehr wohl zur „Ladung" des Wagens ge-

---

Zu 15. Das Urteil beschäftigt sich zunächst im allgemeinen mit den Gliedern eines Kausalverlaufs, die bei Annahme fahrlässiger Erfolgsverursachung voraussehbar gewesen sein müssen. Es erklärt, daß für den Fahrlässigen nicht der wirkliche Verlauf des gerade gegebenen Falles, seine Besonderheit und die Zwischenursachen vorhersehbar gewesen sein müssen; es genüge, wenn der Täter einen Erfolg der eingetretenen Art vorhersehen konnte, sofern die unbekannten mitwirkenden Zwischenglieder innerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegen. Diese Formulierung ist dem Praktiker vielleicht noch nicht scharf genug. Gemeint ist: es muß für den Täter vorhersehbar gewesen sein, daß eine von ihm gesetzte Bedingung des Erfolges *in concreto* zu einem Erfolge führen könne, der die gleichen rechtlichen Merkmale wie der eingetretene Erfolg aufweist.

Dabei kommt es nicht entscheidend darauf an, ob die unbekannten Zwischenursachen „innerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegen"; z. B. wenn jemand in seiner Wohnung, in der Kinder spielen, eine giftige Flüssigkeit an einer leicht zugänglichen Stelle stehen läßt, wird er auch dann der fahrlässigen Tötung schuldig, wenn zufällig ein fremder Knabe, dessen Hinzukommen zu den spielenden Kindern ganz außerhalb der „gewöhnlichen Erfahrung" lag, die giftige Flüssigkeit austrank und daran starb.

Im vorl. Falle war die Ladung eines Lastkraftwagens nicht einwandfrei verstaut, und ohne Wissen des Wagenführers hatten sich zwei Arbeiter darauf gesetzt. Ein „verhältnismäßig geringfügiger Stoß" an die überstehende Ladung hatte die Verletzung des einen, den Tod des anderen zur Folge.

Das LG. verneint fahrlässige Tötung durch den Kraftwagenführer mit der Begründung, dieser habe nicht damit zu rechnen brauchen, daß sich die Verunglückten auf den Lastwagen setzen würden, weil sich noch niemand dorthin gesetzt habe, solange er den Lastwagen führe. Diese Begründung ist allerdings nicht überzeugend. Man erfährt nicht, ob er den Wagen schon lange fuhr, und weiß auch nicht, ob der hintere Teil des Lastkraftwagens nicht eine naheliegende Gelegenheit zum Aufsitzen von Arbeitern bot.

Das RG. erklärt im Gegensatz zum LG., es sei für die Frage der Vorhersehbarkeit des Erfolgs nur zu prüfen, ob es „*der allgemeinen Erfahrung entspricht* oder widerspricht, daß Menschen sich auf Ladungen von Lastkraftwagen setzen". Das ist eine vielleicht für die adäquate Kausalität, aber nicht für die Frage der Fahrlässigkeit zutreffende Formel. Die Tragweite der vom RG. behaupteten Rechtsregel ist hochbedenklich: Wenn es z. B. der allgemeinen Erfahrung entspricht, daß sich gelegentlich Personen zu weit aus dem Eisenbahnwagen herausbeugen und dadurch Schaden nehmen, oder daß Personen von der Wagenplattform herunterfallen, so müßten alle Bahnbeamten verantwortlich werden, die einen Zug abfahren lassen, auf dem sich so etwas ereignen kann; ferner müßten die Verschlüsse der Wagentüren und Fenster so eingerichtet werden, daß das Publikum sich solchen Gefahren nicht aussetzen kann.

Die Ansicht des RG. fußt auf der ganz beweislosen Unterstellung, es sei nur eine Besonderheit des gegebenen Falles, daß die Verunglückten auf der Ladung des Lastwagens saßen. Es kommt aber in Wahrheit nur darauf an, ob der Wagenführer bei Beobachtung der nach Auffassung des Verkehrs unter den konkreten Umständen gebotenen Sorgfalt mit der Möglichkeit zu rechnen hatte, daß die Ladung in gefährlicher Weise aufgebaut war und daß sich vielleicht Menschen auf den Wagen setzen würden.

Die bisher besprochenen Feststellungen reichen nicht aus, um die Fahrlässigkeit einwandfrei zu verneinen. Aber die reichsgerichtlichen Anforderungen an die Aufmerksamkeit eines Lastwagenfahrers überspannen doch wesentlich den Umfang der Vorhersehbarkeit. —

Im zweiten Absatz kommt das reichsgerichtliche Urteil auf einen weiteren Grund des landgerichtlichen Urteils für die Verneinung der Fahrlässigkeit kritisch zu sprechen. Der Angekl. habe sich von der verkehrssicheren Befestigung der Ladung seines Lastkraftwagens überzeugt. Damit steht nach Auffassung des RG. in Widerspruch, daß ein verhältnismäßig geringfügiger Stoß an die überstehende Ladung diese Ladung aus dem Gleichgewicht gebracht hat. Darin liege eine zu geringe Anforderung an die Sorgfaltspflicht des Wagenführers. Demgegenüber ist aber darauf hinzuweisen, daß die Feststellung der StK., der Angekl. *habe sich* von dem verkehrssicheren Zustande überzeugt, rein *tatsächliche* Natur aufweist, die der Nachprüfung des RG. *entzogen* ist, wenn der behauptete Widerspruch nicht nachweislich oder wenn er gar künstlich konstruiert ist. Die Annahme des RG., daß ein verkehrssicherer Zustand ausgeschlossen sei, wenn ein „verhältnismäßig geringfügiger Stoß" an die überstehende Ladung genügt, um das Gleichgewicht der Ladung zu gefährden, enthält die Behauptung einer Erfahrungsregel, für die das RG. nicht das geringste beibringt, auch gar nicht beibringen kann. Allerdings kann man Zweifel hegen, *wie* stark ein „verhältnismäßig geringfügiger Stoß" in tatsächlicher Hinsicht aufzufassen ist. Gebrauchte das LG.

hört haben. Sie umfaßt alle Sachen, zu deren Beförderung der Lastkraftwagen bei der Einzelfahrt bestimmt ist. Ob das für die eine oder andere, tatsächlich auf dem Wagen befindliche Sache zutrifft oder nicht, ist lediglich Tatfrage des einzelnen Falles. Die StK. hat diese Frage für die Werkzeugkästen nicht erörtert. Dabei liegt es gerade hier nahe, daß auch sie, ebenso wie die Baumaterialen, mit dem Lastkraftwagen nach W., dem Bestimmungsort der Fahrt gebracht werden *sollten*. Denn dort sollten gerade die Verunglückten und ein anderer Arbeiter eine Baubude errichten, wozu sie ihre *gefüllten* Werkzeugkästen ebenso brauchten, wie die Baumaterialien. Die StK. hat auch nicht geprüft, ob der Angeklagte wußte, daß die Kästen auf dem Lastwagen waren, und ob sie nach W. mitgenommen werden *sollten*. Wäre letzteres der Fall, und hätte der Angekl. beides gewußt, dann bestand für ihn ohne weiteres die Rechtspflicht, auch die Kästen nach der Vorschrift des § 4 Abs. 10 KraftfahrzVO. zu verwahren. Aber auch wenn er es nicht gewußt hätte, würde diese Verwahrungspflicht nicht schlechthin entfallen. Aus §§ 16, 4 Abs. 10 KraftfahrzVO. folgt die Rechtspflicht des Wagenführers, sich vor Antritt der Fahrt *zuverlässige* Kenntnis darüber zu verschaffen, was alles auf ihr mit dem Lastkraftwagen befördert werden soll. Denn nur dann, wenn er die Gegenstände der Beförderung kennt, kann er für ihre vorschriftsmäßige Verwahrung sorgen. Ob der Angekl. dieser seiner Rechtspflicht nachgekommen ist, sagt das angefochtene Urteil ebenfalls nicht. Wäre er ihr aber nachgekommen, dann hätte er möglicherweise die Werkzeugkästen unverwahrt auf der Holzladung liegen und die später Verunglückten auf ihnen sitzen sehen. Dann hätte er auch die besonderen Verhältnisse, die hier zum Unfall mitwirkten, gekannt. Die hervorgehobenen Mängel führen zur Aufhebung des Urteils.

(1. Sen. v. 21. Febr. 1928; 1 D 1219/27.) [A.]

Bayerisches Oberstes Landesgericht.

Strafsachen.

Berichtet von JR. Dr. *Friedrich Goldschmit* II, München.

1. §§ 267 ff., 350 StGB. **Die Fahrscheine einer gemeindlichen Straßenbahn sind öffentliche Urkunden. Ein zerrissener, von dem Fahrgast weggeworfener Fahrschein besitzt keine Urkundeneigenschaft mehr. Durch neue Signierung und Wiederverkauf eines solchen Fahrscheins ist der Tatbestand der fälschlichen Anfertigung einer Urkunde erfüllt. Für die Unterschlagung genügt es, wenn die Erlangung des Gewahrsams und die Zueignung zeitlich zusammenfallen. Zur Zueignung ist eine Verfügung über die Sache selbst nicht erforderlich.** †)

Urkunde i. S. der §§ 267, 268 StGB. ist jede verkörperte Gedankenäußerung, die für den Rechtsverkehr zum Beweise rechtserheblicher Tatsachen geeignet und bestimmt ist; die Bestimmung zum Beweise kann der Urkunde von Anfang an beigelegt sein, aber auch erst später beigelegt werden (vgl. *LpzKomm.*, 3. Aufl., Bem. 2 u. 6 zu § 267; *Olshausen*, 11. Aufl., Bem. 2 u. 3b zu § 267; *Frank*, StGB., 17. Aufl., Bem. II zu § 267; RGSt. 17, 103; RG.: DJZ. 1927, 1416).

Diese Voraussetzungen treffen für die Fahrscheine der städtischen Straßenbahnen M. in doppelter Richtung zu: sie sind zum Beweise geeignet und bestimmt, einerseits für den zwischen dem Fahrgast und der Stadtgemeinde geschlossenen Beförderungsvertrag als Quittung und Fahrtausweis, andererseits für die Rechtsbeziehungen zwischen dem Schaffner und der Stadtgemeinde als Beleg für die richtige Handhabung der Dienstvorschriften und für die ordnungsmäßige Verrechnung der Fahrteinnahmen.

Diese Fahrscheine sind — ebenso wie früher die Fahrkarten staatlicher Eisenbahnen und nun die Fahrkarten der Reichsbahn — öffentliche Urkunden, weil sie für ein als Gemeindeanstalt betriebenes, gemeinnützigen, öffentlichen Zwecken dienendes Straßenbahnunternehmen von einer öffentlichen Behörde und ihren sie vertretenden Beamten innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse in der vorgeschriebenen Form aufgenommen sind (vgl. *LpzKomm.* a. a. O. Bem. 4b; *Olshausen* a. a. O. Bem. 8 1g; *Frank* a. a. O. Bem. IV 1b; RGSt.

---

diesen nicht scharf umgrenzten Ausdruck, so konnte ihn das RG. höchstens beanstanden. Dagegen reichte der Gebrauch des Ausdrucks keineswegs hin, gleich positiv einen Widerspruch im landgerichtlichen Urteil zu konstruieren. Jedenfalls durfte das RG. keine tatsächliche Feststellung treffen, eine Ladung sei *nicht* genügend versichert, wenn Teile der Ladung durch einen verhältnismäßig geringfügigen Stoß herabgedrängt werden können. Damit behandelt das RG. eine unbestimmte Verhältnismäßigkeit als eine ganz feststehende Relation zwischen Stoßkraft und Ladungsgewicht.

Aber auch dann, wenn der behauptete Widerspruch glaublich wäre, müßte man noch die reichsgerichtliche Konstruktion des *Umfangs der Sorgfaltspflicht* beanstanden. Richtig ist allerdings, daß der Kraftwagenführer für den verkehrssicheren Zustand seines Wagens und der Ladung verantwortlich ist (§ 16 der VO. v. 15. Dez. 1925). Aber das bedeutet nach dem ganz klaren Wortlaut des § 16 nicht, daß ihm auch die nähere Prüfung einer von anderen aufgeladenen Fracht daraufhin obliegt, ob sie gegenüber Stößen standhält. Denn hierfür sind die Aufladenden verantwortlich. Vom Kraftwagenführer ist eine besondere Kenntnis der Statik von Gegenständen, *die er nicht* aufgeladen hat, nicht zu verlangen. Wenn ihm bei Besichtigung des Wagens und seiner Last nichts als gefahrdrohend auffällt oder auffallen muß, trifft ihn kein Vorwurf für einen mangelhaften Ladungsaufbau. In dem angeführten § 16 wird der Wagenführer zwar für den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs und der Ladung verantwortlich gemacht. Das bedeutet aber weder eine unbegrenzte Verantwortlichkeit für verborgene Fehler, noch eine besondere Prüfungspflicht bezüglich des Zustandes und des Aufbaus der Ladung. Hinsichtlich der Prüfungspflicht heißt es in § 16 der VO., er habe sich vor der Fahrt von *dem Zustand des Fahrzeuges* zu überzeugen. Daß er sich auch vom Zustand der *Ladung* zu überzeugen habe, wird bezeichnenderweise nicht gefordert. Wenn im vorausgehenden Satze von der Verantwortlichkeit für den Zustand des Fahrzeugs und der Ladung die Rede war, dann aber nur von einer Prüfungspflicht hinsichtlich des Zustandes *der Ladung* gesprochen wird, so darf man diese Einschränkung des Gesetzgebers nicht einfach übergehen. Sie ist auch sehr vernünftig. Anderenfalls müßten alle Lastkraftwagenführer zugleich als Packer und Lader ausgebildet sein. Je nach dem Gegenstand der aufgeladenen Sachen sind das aber ganz verschiedene Fertigkeiten. Wie soll der Wagenführer, wenn er nicht aufgeladen hat, erkennen, ob z. B. in Paketen, die aufeinander geschichtet sind, schwere oder leichte Sachen, zerbrechliche oder nichtzerbrechliche Sachen, feuergefährliche oder nichtfeuergefährliche Sachen enthalten sind. Er hat keine besondere Fragepflicht, nicht einmal ein besonderes Fragerecht gegenüber dem Geschäftsinhaber oder seinem Vertreter, wenn ihm nichts Gefährliches auffällt oder nach den Umständen auffallen muß. Eine besondere Sachkunde hierfür ist rechtlich in keiner Weise gefordert. —

Im letzten Absatz seines Urteils konstruiert das RG. auch noch die Möglichkeit, daß die StK. den *Begriff der Ladung* verkannt habe. Es scheint damit sagen zu wollen, der Angekl. habe die auf dem Wagen befindlichen Werkzeugkästen nicht zur Ladung gerechnet und ihre verkehrssichere Aufstellung auf dem Wagen nicht geprüft. Aus den Gründen des RG. ist schlechterdings nicht zu ersehen, welche Wendung des landgerichtlichen Urteils einen begründeten Verdacht ergeben soll, daß das LG. den Begriff „Ladung" verkannt hätte. Der vom RG. aufgestellte Begriff der *Ladung*, wonach diese *alle Gegenstände umfaßt, zu deren Beförderung der Wagen im Einzelfall bestimmt war*, begegnet keinem Bedenken. Die Prüfungspflicht des Angekl. erstreckte sich aber auch bei diesem anscheinend erst nachträglich hinzugekommenen Teil der Ladung nur auf sinnfällig bemerkbare Gefahren, wie sie ein Erwachsener auch ohne besondere Sachkunde erkennen muß, sofern die Kästen nicht von ihm selbst oder unter seiner Aufsicht aufgeladen wurden.

Prof. Dr. *Köhler*, Erlangen.

Zu **1.** Dem Beurteiler des Falles drängt sich zunächst der Gedanke auf: wegen der lumpigen 20 Pf., die sich ein Straßenbahnschaffner durch Unredlichkeit zu verschaffen versucht hat, sind ein Schöffengericht, eine Strafkammer und ein Strafsenat beschäftigt worden. Schade um so viel Zeit und einen solchen Aufwand wertvoller Kräfte! Aber es ging nicht anders. § 153 StPO. gestattet die Anwendung des Grundsatzes minima non curat praetor bei *Verbrechen* nicht. Man darf nicht an die unbedeutenden Folgen der Tat denken, sondern muß die verbrecherische Energie ins Auge fassen, der um eines so winzigen Vorteils willen nicht vor einer Urkundenfälschung und — wenigstens nach Ansicht des RevG. — einer Amtsunterschlagung zurückschreckte. — In meiner Schrift über die Urkunde im Strafrecht, 1902, S. 367 ff. habe ich die Frage untersucht, ob man den amtlichen Urkunden über Privatrechtsverhältnisse, an denen eine öffentliche Behörde beteiligt ist, die Eigenschaft einer öffentlichen Urkunde beizulegen habe. Widerstrebend habe ich die Frage im Einklang mit der herrschenden Lehre bejaht. Die einzigen Gegner dieser Ansicht sind *Beling* und *Binding* geblieben. Ihre Gegengründe treffen, wie ich auch heute noch glaube, nicht den Kern der Sache. Man kann den Behörden, wenn sie Privatrechtsgeschäfte zu betreiben haben, nicht den Charakter als öffentlicher Behörden absprechen (*Beling*) oder behaupten, solche Beurkundungen gehörten nicht zu ihrem Geschäftskreis (*Binding*). Wenn man an der in § 415 gegebenen Begriffsbestimmung auch für den Bereich des Strafrechts festhält, kann man trotzdem zu der Auslegung kommen, daß Eisenbahn-

8, 409; 28, 42; 37, 318; 59, 384; entsprechend auch RGSt. 25, 69; 36, 363).

Der Aussteller ist, wie sich aus dem Inhalt der Urkunde in Verbindung mit der Verkehrsauffassung ergibt, hinreichend gekennzeichnet. Dem Fahrgast gegenüber genügt der Ausdruck, daß der Fahrschein von den städtischen Straßenbahnen M. ausgegeben ist; es ist nicht erforderlich, daß der Fahrgast aus der Urkunde auch ersieht, welcher bestimmte Schaffner bei der Ausfertigung des Scheines durch Beifügen der dienstlich angeordneten Vermerke über die Fahrzeit und Fahrstrecke die Stadtgemeinde vertritt (vgl. Binding, Lehrb. II, Abt. 1 S. 199 unter b; Olshausen a. a. O. Anm. 7 I α, β, γ; RGSt. 55, 269; 57, 69, 71). Für die städtische Verwaltung aber wird die Person des ausfertigenden Schaffners durch die dem Fahrschein aufgedruckte Nummer der Fahrscheinserie oder Fahrscheinausrüstung in Verbindung mit den Belegen über die Abgabe der Serien (Ausrüstungen) an die Schaffner und mit den von den Schaffnern abgelieferten Verkaufsnachweisen (Kontrollkarten) ersichtlich gemacht.

Die Verfälschung einer Urkunde setzt voraus, daß die Urkundeneigenschaft noch besteht (vgl. LpzKomm. a. a. O. Bem. 22 und 24). Durch das dem Schaffner dienstlich obliegende Zerreißen des Fahrscheines, das bei Ausstellung eines Fahrscheins für direkte Fahrt sofort, hinsichtlich eines Umsteigfahrscheins nach dem Umsteigen des Fahrgastes erfolgt, wird zwar die Beweisfähigkeit und Beweisbestimmung der Urkunde nicht ohne weiteres beseitigt, weil das Zerreißen — ebenso wie das Durchlochen — nur die Entwertung bedeutet, der zerrissene Fahrschein aber trotzdem noch den Ausweis für die Fahrt, über die er ausgestellt ist, bis zu deren Beendigung bildet. Dagegen hat der zerrissene, nach beendigter Fahrt vom Fahrgast als wertlos weggeworfene Fahrschein jede urkundliche Bedeutung, die ihm bis dahin beigelegt war, verloren; er ist nunmehr aus dem Rechtsverkehr beseitigt und kommt fernerhin weder für das Rechtsverhältnis zwischen dem Fahrgast, der ihn erhalten hatte, und der Stadt noch für die Rechtsbeziehungen zwischen dem Schaffner, der ihn ausgefertigt hat, und der Stadtgemeinde zur Nachprüfung der Richtigkeit des erhobenen Fahrgeldes, zur Prüfung ordnungsmäßiger Ausstellung oder zur Erledigung etwaiger Anstände und Nachfragen als Beweismittel in Betracht. Denn dem zerrissenen, vom Fahrgast nach beendeter Fahrt weggeworfenen und damit aus dem Rechtsverkehr gezogenen Fahrscheine fehlt von nun an jedenfalls die Beweisbestimmung (vgl. RGSt. 36, 317; RG.: DJZ. 1927, 1416).

Der Angekl. hat jedoch die bedeutungslos gewordenen Stücke des zerrissenen Fahrscheines dazu benützt, einen ganz neuen Fahrschein für den während seiner Dienstleistung in seinen Wagen zugestiegenen Fahrgast als Fahrtausweis für die von diesem Fahrgast bezeichnete Strecke auszustellen; er hat, gewissermaßen die Stücke miteinander vereinigend, ihren Vordruck zur Ausstellung eines neuen Scheins für seinen Fahrgast verwendet und diesem dann die beiden Stücke als Quittung und Ausweis für die neue Fahrt übergeben, wie wenn er seiner Ausrüstung einen neuen Schein entnommen, ihn vollständig ausgefüllt und dann zerrissen hätte. Seinem Fahrgast gegenüber, der die Person des ausstellenden Schaffners aus dem Inhalt der Urkunde nicht ohne weiteres erkennen konnte, hat er allerdings nicht den falschen Schein erwecken wollen, als sei die Urkunde mit dem aus ihr ersichtlichen Inhalte nicht von ihm, sondern von einem anderen Schaffner ausgefertigt worden. Dagegen hat er gegenüber dem die Fahrkarten seiner Fahrgäste prüfenden Kontrolleur, mit dessen Erscheinen und Prüfung er von vornherein rechnete, fälschlich den Anschein hervorrufen wollen, als sei die Urkunde nicht von ihm selbst, sondern von einem anderen Schaffner als Umsteigfahrschein mit dem aus dem Schein ersichtlichen Inhalt für die gegenwärtige Fahrt seines Fahrgastes ausgestellt worden. Er hat demnach geflissentlich der von ihm selbst hergestellten Urkunde einen Inhalt gegeben, der für den Kontrolleur auf eine andere Person als Aussteller hinwies als auf jene Person, die in Wirklichkeit der Aussteller war, und insoweit eine öffentliche Urkunde fälschlich angefertigt.

Das mit bedingtem Vorsatz unter Benützung des gutgläubigen Fahrgastes als Mittelsperson (vgl. Olshausen a. a. O. Bem. 36 zu § 267) bewirkte Gebrauchmachen zum Zweck einer Täuschung des Kontrolleurs über die Person des Ausstellers des Fahrscheins und damit über die Echtheit des Scheins, ist dem angefochtenen Urt. rechtlich bedenkenfrei zu entnehmen. Ebenso ist die rechtswidrige und auf Verschaffung eines Vermögensvorteils gerichtete Absicht des Angekl. festgestellt. Der Kontrolleur, mit dessen Nachprüfung der Angekl. von vornherein gerechnet hat, sollte nach seiner Absicht in die irrige Meinung über das Vorliegen eines von einem anderen Schaffner ausgestellten Umsteigfahrscheins versetzt und dadurch veranlaßt werden, weitere Nachforschungen über die ordnungsmäßige Verrechnung und Ablieferung des Fahrgeldes zu unterlassen, das der Fahrgast des Angekl. bezahlt und dieser eingenommen hatte, damit der Angekl. im gesicherten Besitze des erhaltenen Geldbetrages verbliebe.

Zur Unterschlagung ist nicht erforderlich, daß unter allen Umständen die Aneignungshandlung der Erlangung des Gewahrsams nachfolgen muß; es genügt vielmehr, wenn die Erlangung des Gewahrsams und die Zueignung zeitlich zusammenfallen (vgl. LpzKomm.

---

fahrkarten, Quittungen über die Bezahlung von Gas, Elektrizität, Eintrittskarten der Staatstheater u. dgl. Urkunden nicht unter die Begriffsbestimmung fallen; denn diese Urkunden berühren nicht die Amtsbefugnisse der öffentlichen Behörden, sondern betreffen Privatrechtsgeschäfte, welche der Staat, die Gemeinde betreibt. Der gemeinnützige oder kulturelle Zweck nimmt dem beurkundeten Geschäft nicht die Eigenschaft eines bürgerlich-rechtlichen Geschäftes. Wird also der Staat, die öffentlich-rechtliche Korporation nicht als Inhaber der ursprünglichen oder der abgeleiteten Staatsgewalt, sondern als Geschäftsunternehmer tätig, so übt er keine Amtsbefugnisse aus, auch wenn das beurkundete Geschäft zu dem Geschäftskreis des Amtes gehört; es ist dann trotzdem kein Autoritätsakt, sondern eine andere Amtsverrichtung. Wird diese Auffassung als richtig anerkannt, dann müssen zwar Steuerquittungen nach wie vor als öffentliche Urkunden angesehen werden, nicht aber Posteinlieferungsscheine, Quittungen über Fernsprechgebühren, Fahrscheine der Eisenbahn, der Post oder der städtischen Verkehrsunternehmungen. Und um einen solchen Fahrschein handelt es sich hier. Der Schaffner einer städtischen Trambahn ist bei der Ausstellung von Fahrscheinen in einem Gewerbebetriebe der Stadt und nicht als Autoritätsorgan tätig; seine amtliche Verrichtung hat mit der Ausübung der öffentlich-rechtlichen Gewalt nichts zu tun. Der Fahrschein ist daher als Privaturkunde anzusehen.

Die Ausführungen der Entsch. über die Falschanfertigung des Fahrscheins bieten keinen Anlaß zu Erörterungen. Der Umstand, daß der vom Täter zur Wiederverwendung benutzte Fahrschein zerrissen war, ist auch nach meiner Ansicht nicht geeignet, ihm die Urkundeneigenschaft zu nehmen. Er ist ja nicht unverändert gelassen worden: vielmehr hatte ihm der Täter durch Anstreichen und Ankreuzen der passenden Stellen des Vordruckes den Anschein eines neuen von einem anderen Trambahnschaffner herrührenden Fahrscheins gegeben, der nach dem Umsteigen des Fahrgastes durch Zerreißen ordnungsmäßig entwertet worden ist.

Ein Gebrauchmachen zum Zweck der Täuschung nimmt die Entsch. nur dem Kontrolleur, nicht auch dem Fahrgast gegenüber an. Aber auch ihn hat der Schaffner täuschen wollen, nämlich darüber, daß der Fahrschein kein Umsteigefahrschein, sondern ein direkter, dem Block entnommener, richtig gekennzeichneter und entwerteter Fahrschein sei. Die Absicht, den Fahrgast zu täuschen, war von der Hoffnung begleitet, der Fahrgast werde den Schein nicht genau untersuchen, die Absicht, den Kontrolleur zu täuschen, von der Hoffnung, er werde nicht nachprüfen, ob der Fahrgast wirklich von einer Linie in die andere umgestiegen sei.

Darin, daß der Angekl. die vereinnahmten 20 Pf. für sich zu behalten gedachte, sieht der Senat in Übereinstimmung mit der StK. eine vollendete Unterschlagung von amtlich empfangenen Geldern. Das halte ich nicht für richtig. Hätte freilich der Angekl. das Geld nicht in die Geldtasche zu dem bereits vereinnahmten Fahrgeld, sondern in seine eigene Tasche gesteckt, dann hätte er eine Amtsunterschlagung begangen. So liegt der Fall aber nicht, vielmehr ist der Entsch. zu entnehmen, daß der Angekl. den Geldbetrag zunächst mit dem Geld in der Fahrgeldtasche vermischt hat und dabei beabsichtigte, einen entsprechenden Betrag erst nach Dienstschluß bei der Abrechnung einzubehalten. Zuzugeben ist, daß bei der Unterschlagung die Erlangung des Gewahrsams und die Zueignungshandlung zeitlich zusammenfallen können. Es muß aber dann deutlich erkennbar sein, daß der Täter bereits den Willen hatte, die Sache für sich zu behalten. Auf die Entsch. RG. 49, 194 f. kann sich der Senat nicht berufen. Denn in dem dort entschiedenen Falle hatte der Täter das Hemd sofort angezogen und die Stiefel in seinem Hause versteckt. Hier aber hat der Angekl. das Geld nicht in seiner Tasche verborgen, sondern, wie gesagt, mit dem größtenteils abzuliefernden Fahrgeld vermischt. Die Entsch. spricht selbst davon, daß der Kontrolleur veranlaßt werden sollte, weitere Nachforschungen über die ordnungsmäßige Verrechnung und Ablieferung des Fahrgeldes zu unterlassen. Folglich hat sich der Angekl. die 20 Pf. nicht angeeignet, sondern er hat den Stadtfiskus um einen entsprechenden Betrag schädigen und sich einen rechtswidrigen Vermögensvorteil verschaffen wollen. Diese Absicht suchte er, wie die Entsch. gleichfalls hervorhebt, durch eine Täuschung des Kontrollbeamten zu verwirklichen. Dieser sollte bei der Prüfung des Fahrscheins in den Irrtum versetzt werden, daß der Fahrgast mit dem Fahrschein in diese Linie umgestiegen sei und daß der Angekl. ihm den Fahrschein zerrissen wieder ausgehändigt hätte. Diese Tatumstände deuten auf einen durch den Gebrauch der falschen Urkunde verübten Betrugsversuch hin, der auch wirklich vorliegt. Der Anfang der Ausführung bestand in der Vorspiegelung falscher Tatsachen durch schlüssige Handlung, nämlich durch Vorzeigenlassen des fälschlich angefertigten Fahrscheins. Dadurch sollte der Kontrolleur in den oben bereits näher gekennzeichneten Irrtum versetzt und dadurch veranlaßt werden, dem Fahrgast den Schein wieder zurückzugeben und weitere Nachforschungen zu unterlassen. Diese Unterlassung wäre eine das Vermögen der Stadtgemeinde um den Betrag von 20 Pf. schädigende Vermögensverfügung gewesen. Daß eine Vermögensverfügung auch in einer Unterlassung bestehen kann und dem Verfügenden nicht bewußt gewesen zu sein braucht, ist fast allgemein anerkannt (vgl. Kirchner in Olshausens Komm., Note 27b zu § 263). Und darauf, daß sich der Kontrolleur infolge seines Irrtums der Vermögensverfügung

a. a. O. Bem. 1, 2 zu § 246; Binding a. a. O. Bd. I S. 275; Lucas, Anleitung zur Strafr. Praxis, 2. Teil, 3. Aufl. S. 317; RGSt. 49, 194, 198; Urt. des BayObLG. v. 24. Jan. 1922, RevReg. I 13/22 und v. 27. Juni 1922, RevReg. I 308/22).

Zur „Zueignung" ist eine Verfügung über die Sache selbst nicht unbedingt erforderlich; die Zueignung kann in allen Willensäußerungen erblickt werden, die eine Zueignungsabsicht offenbaren und betätigen (vgl. RGSt. 55, 145, 146; 58, 230; DStZ. 1920, 250; DJZ. 1926, 238; JurR. 1927, Rspr. Nr. 662).

(BayObLG., Urt. v. 24. Okt. 1927, RevReg. II Nr. 340/27.)

Oberlandesgerichte.

a) Zivilsachen.

Berlin.

1. § 346 HGB. Verjährung von Ansprüchen gegen den Spediteur. Tragweite allgemeiner Geschäftsbedingungen. †)

(KG., 29. ZS., Urt. v. 4. Febr. 1928, 19 U 13012/27.)

Abgedr. JW. 1928, 1754.

*

Celle.

2. §§ 88, 95 EVO. Die Eisenbahn ist verpflichtet, an den Güterwagen zu vermerken, wenn ihre letzte Verwendung für einen Salztransport erfolgt ist. †)

Die Kl. verlangt von der Bekl. 505,05 *RM* Schadensersatz, weil sie ihr für das Versenden von Frühkartoffeln einen Wagen zur Verfügung gestellt habe, in dem sich noch Sallzrückstände befunden hätten; durch diese Salzrückstände seien die Kartoffeln verdorben und ihr ein Schaden von 505,05 *RM* entstanden.

Das LG. hat die Klage abgewiesen. In der BerInst. wurde die Klageforderung für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt.

Die Bekl. hat als Frachtführerin bei der Gestellung von Wagen gewisse Sorgfaltspflichten zu erfüllen, ebenso wie die Kl. als Versenderin bei der Beladung eine Untersuchungspflicht hinsichtlich der Brauchbarkeit und der Geeignetheit des zugewiesenen Wagens hat.

Jedoch kann der Bekl. nicht zugemutet werden, daß sie die Wagen, die einmal für die Beförderung von Kalisalzen verwendet sind, nun ausschließlich nur noch zum Transport von Kalisalzen benutze. Eine solche Maßnahme würde dazu führen, daß diese Wagen in vielen Monaten des Jahres nutzlos auf den Geleisen ständen und in den Monaten, in denen Kalisalze verschickt würden, nach der Entladung große Strecken leer zu ihren Abgangsstationen zurücklaufen müßten. Die Bekl. wäre dann zu einer für die deutsche Landwirtschaft nicht tragbaren Erhöhung ihrer Tarife für Kalisalze gezwungen, und sie müßte Geld zusetzen. Beides ist aus wirtschaftlichen Gründen unmöglich.

Ebensowenig kann der Bekl. zugemutet werden, daß sie die Wagen, die einmal zur Beförderung von Kalisalzen gedient haben, darauf so lange reinige, bis auch die letzten Salzreste entfernt sind. Eine restlose Beseitigung aller Kalireste ist mit wirtschaftlich tragbaren Mitteln nicht möglich.

Andererseits kann aber auch der Kl. als Absenderin und Verladerin nicht zugemutet werden, daß sie jeden ihr für die Verladung von Frühkartoffeln zugewiesenen Wagen durch Auskratzen der Fugen in der Bodenfläche und in den Seitenwänden oder in anderer Weise daraufhin untersucht, ob sich dort noch ohne weiteres gar nicht sichtbare Teilchen von Salz befinden. Solange sie nicht weiß,

---

nicht bewußt werden sollte, hatte es der Täter gerade abgesehen. Man kann auch nicht einwenden, die Unterlassung der Beanstandung sei für den Vermögensschaden nicht ursächlich. Nur ihr Unterbleiben hätte eine Sachlage zur Folge gehabt, die es dem Angekl. ermöglichte, bei der Ablieferung des Fahrgeldes 20 Pf. einzubehalten.

Auf den festgestellten Sachverhalt ist daher außer den §§ 267, 268 nicht § 351, sondern § 263 i. Verb. m. § 43 anzuwenden. Zu dieser Beurteilung hätte das BayObLG. schon auf Grund seiner eigenen Feststellungen kommen können. Auch eine Entsch. des RG. v. 28. Okt. 1895 (RGSt. 28, 144) hätte ihm dazu verhelfen können. Der dort behandelte Fall liegt etwas anders; es handelte sich um eine private Straßenbahngesellschaft, die gebrauchten Scheine, die der Schaffner an die neuen Fahrgäste austeilte, bedurften keiner Veränderung, und schließlich war dem Schaffner der Trick wiederholt geglückt. Aber das RG. weist nach, daß Unterschlagung nicht angenommen werden kann, dagegen Betrug. Das hatte schon die StK. erkannt, aber Betrug gegenüber den Fahrgästen anstatt gegenüber den mit dem Schaffner abrechnenden Angestellten der Straßenbahn angenommen.

Bei einer, wie ich annehme, richtigen Wertung des Sachverhaltes als Betrugsversuch und nicht als vollendete Amtsunterschlagung kommt man auch nicht in die Verlegenheit, aus zwei zeitlich auseinanderliegenden Handlungen reichlich gewaltsam und gekünstelt eine Tateinheit zu konstruieren, indem man die Absicht des Angekl., sich einen Vermögensvorteil zu verschaffen, als Bindeglied für die Einheit zweier Straftaten verwendet. In solchen Fällen liegt keine Tateinheit vor, sondern eine Mehrheit unselbständiger Handlungen, für die es im StGB. an einer gesetzlichen Regelung fehlt. Ohne gewaltsame Konstruktion kommt man zu der gewünschten Anwendung des § 73, indem man diese Gesetzesbestimmung auf Fälle dieser Art nicht direkt, sondern entsprechend anwendet.

Die nur teilweise mitgeteilten Gründe der Entsch. lassen nicht erkennen, welche Strafe der Angekl. erhalten hat. Der Mindestbetrag der Strafe ist selbst bei Annahme mildernder Umstände drei Monate Gefängnis. Folgt man meiner Auffassung (Gewinnsüchtige Falschanfertigung einer Privaturkunde in Tateinheit mit versuchtem Betruge), so kann man bis auf eine Woche Gefängnis heruntergehen und an Stelle der verwirkten Strafe gem. § 27b auf eine Geldstrafe erkennen. Man darf natürlich nicht die strafrechtliche Würdigung eines Sachverhaltes nach der Höhe der für den Angekl. als angemessen gehaltenen Strafe zurechtlegen. Solche Freiheiten konnten sich nur die früheren Geschworenen durch unsachliche und willkürliche Beantwortung der Schuldfragen gestatten. Aber man kann sich freuen, wenn es durch strafrechtlich einwandfreie Anwendung der Strafgesetze möglich ist, dem Angekl. eine seinem Verschulden besser entsprechende Strafe aufzuerlegen.

Prof. Dr. Merkel, Greifswald.

Zu 1. A. Anm. von Senckpiehl, ebenda.

B. Der Entsch. des KG., die eine im kaufmännischen Verkehr häufig hervortretende Vertragsbestimmung zum Gegenstand hat, ist, im Gegensatz zu Senckpiehl, voll zuzustimmen. Wenn lt. Geschäftsbedingungen „alle Ansprüche des Auftraggebers gegen den Spediteur" kurzfristig verjähren sollen, so erstreckt sich diese Vorschrift sinngemäß und wörtlich nur auf solche Fälle, in denen der eine Vertragsteil als Geber, der andere als Empfänger eines Speditionsauftrags sich gegenübergetreten sind. Nur was aus dieser besonderen Art vertraglicher Beziehungen entspringt, interessiert in den Geschäftsbedingungen. Nicht dagegen soll derjenige, der mit einem Spediteur in geschäftlicher Verbindung steht oder gestanden hat, deswegen nun mit jedweder Forderung überhaupt, welchen Ursprungs sie immer sei, den Spediteurbedingungen unterfallen. „Alle Ansprüche des Auftraggebers gegen den Spediteur" ist gleichbedeutend mit „alle Ansprüche aus Speditionsverträgen". Wenn also, wie hier, ein Spediteur irrtümlich einen Kunden für ein Darlehn belastet, das er einem ganz anderen Kunden gewährt hat, so liegt dieser Fall außerhalb der regelmäßigen Beziehungen zwischen einem Auftraggeber und einem Spediteur und hat nichts zu tun mit erteilten oder noch zu erteilenden Aufträgen; das für jene Fälle bestehende Interesse an schneller Glattstellung der beiderseitigen Ansprüche, das der Verjährungsvorschrift der Geschäftsbedingungen zugrunde liegt, fehlt hier völlig. Mit Recht versagt daher hier das KG. dem Spediteur den Vorteil der kurzen Verjährung.

Damit wird nicht, wie Senckpiehl sagt, ein einzelner Anspruch aus einer allgemeinen Vertragsbestimmung wieder herausgenommen, sondern es wird eine Grenze gezogen zwischen denjenigen Fällen, auf die sich die allgemeine Bestimmung beziehen will, und denjenigen, die sie offenbar nicht betreffen will. Das KG. zählt auch keineswegs alle Bereicherungsansprüche schlechtweg zu der letzteren Gruppe, sondern stellt ausdrücklich auf den besonderen Fall ab. Weder für Bereicherungsansprüche noch für die von Senckpiehl gleichzeitig hervorgehobenen Ansprüche aus unerlaubter Handlung läßt sich allgemeingültig die Anwendbarkeit der vertraglichen Verjährungsvorschriften bejahen oder verneinen; entscheiden muß vielmehr immer, ob der einzelne Fall in dem typischen Rahmen des Speditionsgeschäfts liegt.

RA. Dr. Lion, Hamburg.

Zu 2. Die Kartoffeln haben während der Eisenbahnbeförderung einen Sachschaden erlitten. Nach § 456 HGB. ist die Eisenbahn grundsätzlich deswegen haftbar. Daß sie an dem Sachschaden schuldlos sei, kann sie nicht einwenden; denn sie haftet nach der genannten Vorschrift auch ohne eigenes Verschulden. Es fragt sich nur, ob die Eisenbahn sonst noch etwas zu ihrer Haftbefreiung einwenden kann.

Aber auf diese formalen Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn geht das OLG. nicht näher ein. Es erwägt die wirtschaftlichen Verhältnisse, die bei der Beurteilung des Falles in Betracht kommen, und stellt fest, was jeder Partei zur Vermeidung des Schadens zuzumuten ist.

Diese Beurteilungsweise ist neuartig, aber nicht falsch.

Bei der rein formalen rechtlichen Beurteilung würde man zu dem gleichen Ergebnis gelangen müssen; darum ist das vorl. Urteil auch richtig.

Ich empfehle allen Gerichten ein ebenso gründliches Eingehen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse, allerdings nur i. Verb. m. dem geltenden Recht. Ebenso verkehrt, wie eine rein formale Betrachtung wäre, kann die rein wirtschaftliche Beurteilung sein; denn die formalen Rechtsvorschriften sind nun einmal vorhanden und müssen beachtet werden.

Unter Zugrundelegung der Urteilsbegründung wird die Eisenbahn künftig nicht nach § 88 Abs. 2 EVO., sondern nach §§ 88 Abs. 3 und 95 EVO., also in voller Höhe haftbar sein, wenn sie Salzwagen zur Kartoffelbeförderung stellt, ohne dem Besteller ausdrücklich mitzuteilen, daß sie zur Salzbeförderung gedient haben.

AGR. i. R. Dr. Senckpiehl, Werder a. Havel.

daß der zugewiesene Wagen vor nicht allzu langer Zeit mit Salz beladen gewesen ist, genügt sie ihrer Sorgfalts- und Untersuchungspflicht, wenn sie den Wagen auf sichtbare Salzreste untersucht. Auch braucht die Kl. die Frühkartoffeln nicht ohne weiteres auf einer Unterlage von Sand, Erde, Stroh oder Torfstreu zu verladen, solange sie keine Kenntnis davon hat, daß der Wagen vor nicht allzulanger Zeit zur Salzbeförderung gedient hat. Sand, Erde, Stroh oder Tarfstreu sind an den Stationen, an denen Kartoffeln verladen werden, nicht immer zu haben und sind bei Wagen, die noch nicht als Salzwagen verwandt sind, auch überflüssig.

Bei der Abwägung, welche Sorgfaltspflichten die Parteien bei der Gestellung und Verwendung von Wagen für die Versendung von Kartoffeln zu beobachten haben, wird man den einander widerstreitenden Interessen am besten gerecht, wenn man die Bekl. verpflichtet erachtet, die für die Salzbeförderung verwandten Wagen besonders zu kennzeichnen, und wenn man der Kl. eine erhöhte Sorgfalts- und Untersuchungspflicht bei der Beladung solcher gezeichneten Wagen auferlegt. Die Bekl. kann ohne erhebliche Kosten an den für die Salzbeförderung dienenden Wagen vermerken, wann die letzte Verwendung für einen Salztransport stattgefunden hat.

Die Verlader von Kartoffeln wissen dann, woran sie sind. Sie können entweder den Wagen als für ihre Zwecke ungeeignet zurückweisen, oder sie sind für verpflichtet zu erachten, den gezeichneten Wagen durch Auskratzen der Fugen oder auf eine andere Weise besonders sorgfältig auf noch vorhandene Salzreste zu untersuchen oder aber die Frühkartoffeln durch eine Unterlage von Stroh, Erde, Sand oder Torfstreu gegen die Salzreste und die von ihnen drohenden Gefahren zu schützen.

Die Bekl. meint zwar, die besondere Bezeichnung der zur Salzbeförderung benutzten Wagen würde darauf hinauslaufen, daß im Laufe der Zeit der größte Teil der bedeckten Wagen als Salzwagen bezeichnet wäre. Jedoch kann dieser Ansicht nicht beigetreten werden, weil die Bezeichnung ja nicht dauernd an dem Wagen zu verbleiben braucht, sondern nur so lange, als die Salzreste noch zu befürchten sind. Sobald festgestellt wird, daß die Salzreste nach und nach durch Ausfegen oder andere mechanisch oder chemisch wirkende Mittel entfernt oder durch die Verbindung mit Sandteilen oder sonst im Laufe der Zeit unschädlich geworden sind, könnte die besondere Bezeichnung wieder entfernt werden.

(OLG. Celle, 9. ZS., Urt. v. 6. Juni 1928, 2 IX U 233/27.)

*

Darmstadt.

3. Die Verpflichtung der Eisenbahn zur Vorlage ihrer Untersuchungsakten.

Soweit die Berufung einen Beweis eines Verschuldens der Bekl. und eine Verletzung der ihr obliegenden Aufklärungspflicht durch Vorlage der Ermittlungsakten zu erbringen sucht, waren diese Anträge als rechtlich und sachlich unbegründet abzulehnen. Die von dem LG. angezogene und im wesentlichen richtig gewürdigte Rspr. zu § 82 EVO. ist allerdings nicht einheitlich und hat vielfach (vgl. die Zusammenstellung in Brodbeck, Vorlage der bahnamtlichen Untersuchungsakten, Verkehrsrecht VIII S. 106 ff.) in Anlehnung an das Urt. des OLG. Naumburg (JW. 1922, 516) unter Heranziehung des § 810 BGB. der Bahn eine weitgehende Verpflichtung zur Vorlage aller Ermittlungen auferlegt. Der Senat hat mit Blume, EVO. (§ 82 Anm. 1) und Rundnagel-Fritsch-Sperber (S. 182 ff.) und v. der Leyen (JW. 1922, 516) den § 82 EVO. als lex specialis gegenüber dem § 810 BGB. angesehen und die Bahn dafür verpflichtet erachtet, eine Sachuntersuchung über den Zustand des Gutes, Betrag des Schadens und, soweit möglich, Ursache des Schadens anzustellen und nach Aufklärung aller dieser Punkte „das Ergebnis“ dieser Untersuchung den Beteiligten mitzuteilen. Diese Verpflichtung zur Mitteilung erstreckt sich aber nur auf die vorerwähnten Punkte; die Bahn ist jedoch nicht gehalten, Ermittlungen, welche sie aus anderen, insbes. innerdienstlichen Gründen angestellt hat, den Beteiligten bekanntzugeben. Für den vorl. Fall muß mit dem LG. die vorgelegte Tatbestandsaufnahme v. 8. März 1924 als eine ausreichende Mitteilung des „Ergebnisses“ i. S. des § 82 angesehen werden. Daß in dieser Tatbestandsaufnahme Rubriken nicht ausgefüllt sind, welche für den Transport des Wagens nicht in Betracht kommen, ist kein Mangel. Auch die Zeugenaussagen geben, wie der erste Richter zutreffend dargetan hat, keine Anhaltspunkte dafür, daß die Bekl. ihre Aufklärungspflicht nicht nach allen Richtungen erfüllt hätte, die Zeugen schildern eingehend die über den ganzen Transport des Wagens sich ausdehnenden Nachforschungen, deren Ergebnis in der Tatbestandsaufnahme festgelegt ist, daß Vermutungen der Zeugen in diese Urkunde nicht aufgenommen sind, ist nicht, wie die Kl. meint, ein Mangel, sondern ein Vorzug der Urkunde. Da die Kl. auch keinerlei sonstige Anhaltspunkte für irgendeine Unterlassung der Bekl. bei Aufklärung des Sachverhalts erbracht hat, waren die Anträge auf Vorlage weiterer Ermittlungen aus den angeführten Gründen zurückzuweisen.

(OLG. Darmstadt, Urt. v. 12. Juli 1928, 2 U 177/27.)

Mitgeteilt von RA. Franz Mayer, Mainz.

*

Dresden.

4. § 138 BGB.; §§ 29 f BinnSchiffG. Die im Befrachtungsvertrage eines Elbschiffers enthaltene Beschränkung des Anspruchs auf das gesetzliche Liegegeld verstößt nicht gegen die guten Sitten.

Die Klausel über die Beschränkung des gesetzlichen Liegegelds findet sich seit Jahrzehnten in den vordruckmäßig abgeschlossenen Verträgen der Bekl. und der mit ihr in einem Verbande zusammengeschlossenen Unternehmungen, der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften und der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrtsgesellschaft, und ist bisher — vielleicht infolge gütlichen Ausgleichs — wohl noch niemals beanstandet worden. Schon hiernach muß es bedenklich erscheinen, die Klausel jetzt plötzlich für sittenwidrig und nichtig zu erklären. Sie ist es aber auch nicht. Sie wäre sittenwidrig, wenn sie sich als ein Mißbrauch der wirtschaftlichen Vormachtstellung der Schiffahrtsgesellschaften gegenüber den Schiffseignern darstellen würde. Davon könnte aber nur dann gesprochen werden, wenn die letzteren darauf angewiesen wären, ihre Kähne an die ersteren zu verchartern, und keine Möglichkeit hätten, mit anderen Unternehmern, die jene Klausel nicht zur Bedingung machen, oder unmittelbar mit den Verladern Befrachtungsverträge abzuschließen. Entfernte oder wirtschaftlich kaum ins Gewicht fallende Möglichkeiten hätten dabei außer Betracht zu bleiben (vgl. RG. 115, 218[1])). Aber die Möglichkeit, Befrachtungsverträge ohne die beanstandete Klausel abzuschließen, ist den Schiffseignern in ihrer Gesamtheit in hinreichendem Maße gegeben.

Für den Kl. selbst freilich ist sie dadurch beschränkt, daß er der Schiffseignergenossenschaft in Hamburg angehört. Denn nach deren Satzungen ist es ihm bei Vertragsstrafe verboten, seine Kähne an andere als die ihm von der Genossenschaft zugewiesenen Verfrachter zu verchartern. Dadurch entgehen ihm Gelegenheiten, Verträge nach Belieben ohne die lästige Klausel abzuschließen. Aber diese freiwillig übernommene Einschränkung der Vertragsfreiheit kann bei der Entsch. der Frage nach der Gültigkeit der Klausel nicht ins Gewicht fallen. Vielmehr müssen die Verhältnisse derjenigen Schiffseigner zugrunde gelegt werden, die von solchen Bindungen frei sind.

(OLG. Dresden, 12. ZS., Urt. v. 11. Juli 1928, 12 O 97/27.)

Mitgeteilt von OLGR. Erler, Dresden.

*

München.

5. Als „Beschädigung“ i. S. § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. kann nur eine qualitative äußere oder innere Verschlechterung der Substanz, nicht aber eine auf anderen Umständen beruhende Wertverringerung des Gutes angesehen werden. Die Eisenbahn ist unter bestimmten Voraussetzungen wegen positiver Vertragsverletzung schadensersatzpflichtig. †)

Der Kl. stützt den erhobenen Anspruch auf eine Verletzung des mit der Bekl. abgeschlossenen Frachtvertrages durch die Bekl. Der Erstrichter hat den Klageanspruch dem Grunde nach als nach § 84 EVO. gerechtfertigt angesehen, weil die durch die falsche Bezeichnung der Tiere als Beobachtungsvieh verursachte Minderung ihres Verkaufswertes eine „Beschädigung“ darstelle, für welche die Bahn auch ohne Verschulden hafte. Der Senat schließt sich dieser nur von Eger (EVO., 3. Aufl., § 84 Anm. 445) vertretenen Rechtsanschauung nicht an. Als „Beschädigung“ i. S. § 456 HGB. bzw. § 84 EVO. kann nur eine qualitative äußere oder innere Verschlechterung der Substanz, nicht aber eine auf anderen Umständen beruhende Wertverringerung des Gutes angesehen werden (Blume-Weirauch, EVO. 1926, § 84 Anm. 5; Staub, HGB., §§ 414 Anm. 3, 429 Anm. 6; Düringer-Hachenburg, HGB, § 390 Anm. 5; Mosse-Heymann, HGB., § 414 Anm. 4; Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn 1924, S. 33; Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, im Handb. des Handelsrechts von Ehrenberg Bd. V, II S. 218). Der Klaganspruch kann deshalb nicht aus einer Haftung der Bahn nach §§ 84, 88 EVO. abgeleitet werden und der Bekl. ist ferner zuzugeben, daß in der EVO. auch keine sonstige Bestimmung enthalten ist, auf welche der erhobene Anspruch gestützt werden könnte. Dagegen irrt die Bekl., wenn sie annimmt, daß mangels Anwendbarkeit der EVO. höchstens eine außervertragliche Haftung der Bahn nach §§ 823, 831 HGB. in Betracht kommen könne.

Die aus den Frachtgeschäften der Eisenbahn für die Vertragschließenden entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten sind in erster Linie nach den in § 471 HGB. aufgezählten zwingenden Vorschriften des HGB. zu beurteilen, sodann nach der EVO. (§ 454 HGB.) weiterhin nach den sonstigen Bestimmungen des HGB., schließlich nach den Normen des BGB. (Art. 2 EGHGB.) im HGB.

[1]) JW. 1927, 118.

Zu 5. I. Beim Viehtransport ist gewöhnliches, dem freien Verkehr unterliegendes Vieh und „Beobachtungsvieh“ zu unterscheiden, welches aus Sperr- oder Beobachtungsbezirken stammt

(§§ 456, 466) und in der EVO. (§§ 84, 94) ist nur die Haftung der Bahn für Schäden geregelt, welche durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes während des Transportes oder durch Transportverzögerung entstehen. Damit ist aber die vertragliche Haftung der Bahn nicht erschöpft. Im übrigen kann die Bahn vielmehr nach der Rechtslehre und Rspr. unter bestimmten Voraussetzungen wegen positiver Vertragsverletzung schadensersatzpflichtig gemacht werden.

Durch Abschluß des Frachtvertrages v. 22. Nov. 1926 ist zwischen den Parteien ein gegenseitiges Schuldverhältnis begründet worden. Nach § 276 BGB. hat der Schuldner, sofern nicht ein anderes bestimmt ist, Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten; fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt. Der Schuldner, der diese Sorgfaltspflicht verletzt, ist ohne weiteres zum Ersatz des dadurch verursachten Schadens verpflichtet (RG. 106, 25). Nach § 278 BGB. hat der Schuldner für ein Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen aufzukommen. Das HGB. gibt der Regel des § 276 BGB. für den Handelsverkehr einen bestimmteren Inhalt. Als gewerbsmäßiger Frachtführer ist die Reichsbahngesellschaft Kaufmann nach § 1 Abs. II Ziff. 5 HGB. Ihre Frachtgeschäfte sind Handelsgeschäfte nach § 343 HGB. Wer aus einem Geschäft, das auf seiner Seite ein Handelsgeschäft ist, einem anderen zur Sorgfalt verpflichtet ist (§ 276 BGB.) hat für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen (§ 347 HGB.; vgl. auch § 81 Abs. III EVO.). Der Frachtführer hat die Sorgfalt eines „ordentlichen Frachtführers" anzuwenden (§ 429 HGB.). Nach § 65 Abs. II EVO. hat die Bahn, solange das Gut unterwegs ist, d. h. von dessen Annahme bis zu dessen Ablieferung, als Nebenverpflichtung aus dem Frachtvertrag die etwaigen Polizeivorschriften (hier die seuchenpolizeilichen Vorschriften) zu erfüllen; in diesem Falle hat sie die Pflichten eines Spediteurs. Als solcher hat sie das übernommene Geschäft mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen und dabei die Weisungen ihres Auftraggebers zu befolgen, widrigenfalls sie sich schadensersatzpflichtig macht (§§ 407 Abs. II, 408 Abs. I, 384 Abs. I, 385 HGB.). Nach § 458 HGB. (§ 5 EVO.) haftet die Bahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Diese Vorschrift gilt für die Haftung der Bahn aus dem Frachtvertrag überhaupt und ist nicht etwa auf die Fälle der §§ 84, 94 EVO. beschränkt (**Rundnagel**, Die Haftung der Eisenbahn S. 20).

Hiernach kommt es darauf an, ob der Bahn die falsche Bezettelung des Wagens und Frachtbriefes als fahrlässiges Verschulden anzurechnen ist. Der Senat bejaht diese Frage, weil die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmannes, Frachtführers und Spediteurs die richtige Handhabung der etwa für ihren Gewerbebetrieb bestehenden Vorschriften verlangt, und weil es ferner zur Sorgfaltspflicht nicht bloß des Spediteurs, sondern auch des Frachtführers gehört, von den Weisungen des Auftraggebers nicht ohne Anlaß abzuweichen.

Die einschlägigen seuchenpolizeilichen Vorschriften sind in den §§ 175 u. 178 der bay. Bek. v. 27. April 1912 über den Vollzug des ViehseuchenG. v. 26. Juni 1909 und des BayAusfG. hierzu v. 13. Aug. 1910 enthalten (GVBl. 459, 462). Danach ist nach dem Ausbruch der Maul- und Klauenseuche die Ausfuhr von Klauenvieh aus nichtverseuchten Gehöften des Sperrbezirkes (§ 173 a. a. O.) nach in der Nähe liegenden Eisenbahnstationen zur Weiterbeförderung nach Schlachthöfen nur dann zulässig, wenn unmittelbar vor der Überführung der Tiere zur Schlachtstätte durch amtstierärztliche Untersuchung festgestellt wird, daß der gesamte Klauenviehbestand des Gehöftes noch seuchenfrei ist und die Bezirkspolizeibehörde einen Erlaubnisschein zur Ausfuhr der Tiere aus dem Seuchenorte ausstellt. Die gleichen Vorschriften gelten entsprechend für die Ausfuhr von Klauenvieh aus Beobachtungsgebieten (§ 177 a. a. O.) mit der Maßgabe, das in solchen Fällen der Ausfuhrerlaubnisschein auch vom Bezirkstierarzt ausgestellt werden kann. Wird die Erlaubnis zur Ausfuhr von Schlachtvieh aus Beobachtungsgebieten erteilt, so ist ein Ausfuhrerlaubnisschein nach dem Muster der Anlage IX zu der Bek. v. 27. April 1912 (GVBl. 603) auf rotem Papier auszustellen. In beiden Fällen verständigt die Bezirkspolizeibehörde die Verladestation und die Direktion des Bestimmungsschlachtviehhofes auf dem kürzesten Wege, in der Regel telegraphisch, von der Ausstellung des Ausfuhrerlaubnisscheines. Der Ausführende hat den Ausfuhrerlaubnisschein vor der Verladung an die Verladestation abzugeben. Die Verladestation hat den für die Beförderung benutzten Eisenbahnwagen durch einen gelben Zettel mit der Aufschrift „Sperrvieh" bzw. „Beobachtungsvieh" zu kennzeichnen, einen gleichen Zettel auf dem Frachtbriefe anzubringen und den Ausfuhrerlaubnisschein dem Frachtbriefe beizuheften. Da im vorl. Fall der Kl. eines Ausfuhrerlaubnisscheines nicht bedurfte und einen solchen der Bahn nicht vorgelegt hatte, die Station S. auch keine polizeiliche Nachricht von der Ausstellung eines Ausfuhrerlaubnisscheines erhalten hatte, so bestand für die Station S. keinerlei Anlaß, von sich aus besondere Maßnahmen zu ergreifen und die Tiere des Kl. ohne dessen Wissen auf Wagen und Frachtbrief als „Beobachtungsvieh" zu deklarieren. Dies widersprach vielmehr der Weisung des Kl., der sein Vieh, wie aus den Umständen und dem von ihm übergebenen amtstierärztlichen Gesundheitszeugnis zu entnehmen war, als gesundes, keinerlei Beförderungsbeschränkung unterliegendes Vieh verfrachtet haben wollte.

Die Bekl. behauptet, die Station S. sei durch das Telegramm des Bezirksarztes P. irregeführt worden. Das kann nicht anerkannt werden. Das Telegramm enthielt nur die Mitteilung, daß die Verladung von Klauentieren ohne vorherige amtstierärztliche Untersuchung verboten sei: diese keineswegs unnötige besondere Anordnung stützte sich auf die §§ 18, 20 Abs. II ViehseuchenG. Daß alle zur Verladung gelangenden Klauentiere als Beobachtungsvieh zu behandeln seien, war aus dem Telegramm nicht zu entnehmen. Dasselbe bezog sich, wenn dies auch nicht ganz klar zum Ausdruck gebracht worden ist, nur auf Klauentiere, welche aus dem um Sperrbezirk und Beobachtungsgebiet gebildeten sog. Schutzgebiete (§ 180 a. a. O.) stammten und welche im Eisenbahnverkehr keinerlei Beschränkungen unterliegen. Das vom Bezirksamt für die Ausfuhr solcher Tiere verlangte, sich nur auf die ausführenden Tiere selbst, nicht auf den gesamten Klauenviehbestand des Herkunftsgehöftes beziehende Gesundheitszeugnis hat die Station S. mit dem Ausfuhrerlaubnisschein verwechselt, der für die Ausfuhr von Klauenvieh aus dem Sperrbezirk oder dem Beobachtungsgebiet vorgeschrieben ist. Unkenntnis dieser Vorschriften auf Seite eines gewerbsmäßigen Frachtführers ist kein entschuldbarer Irrtum. Nur entschuldbarer Irrtum schließt die Fahrlässigkeit aus. War sich der Annahmebeamte der Station S. über die einschlägigen Vorschriften oder über Sinn und Tragweite des bezirksamtlichen Telegramms nicht im klaren, so hätte er sich durch eine telephonische Anfrage bei dem Bezirksamt P. Klarheit darüber verschaffen müssen; das verlangt die Sorgfaltspflicht nicht bloß eines ordentlichen Spediteurs, sondern auch eines ordentlichen Frachtführers und Kaufmannes überhaupt.

(OLG. München, Urt. v. 11. Mai 1928, L 265/28 I.)

Mitgeteilt von RA. Dr. **Lemle**, München.

*

Stuttgart.

6. § 831 BGB.; § 23 EBBetrO. v. 4. Nov. 1904. **Die Eisenbahn haftet für Unfälle beim Aussteigen nicht vertraglich und für zu großen Abstand des Trittbretts nicht aus Verschulden.**

Die Kl. mußte auf der Station B. außerhalb des Bahnsteigs auf einem Fußweg absteigen, der in Schienenhöhe lag. Sie verstauchte dabei das rechte Bein, während das linke amputiert und durch Prothese ersetzt war. Ihr Anspruch auf Schmerzensgeld wurde abgewiesen und nur eine Verpflichtung der Bahn aus dem Haftpflichtgesetz festgestellt.

Auf kleinen und mittleren Stationen und Haltestellen ist es eine regelmäßige Erscheinung, daß bei langen Zügen die Reisenden

---

und nicht nur gewissen Beförderungsbeschränkungen unterliegt, sondern auch wegen der möglichen Krankheitsgefahr nicht den gleichen Verkaufswert besitzt wie freies Vieh.

Der Frachtberechtigte kann also dadurch, daß sein freies Vieh von der Eisenbahn als Beobachtungsvieh bezeichnet wird, geschädigt werden. Ist diese Schädigung als eine **Beschädigung des Gutes** i. S. § 456 HGB. anzusehen?

Das OLG. verneint diese Frage mit Recht.

Früher war die Frage bestritten. Nicht bloß **Eger**, sondern noch andere Schriftsteller sind einem Ausspruche des ROHG. 20, 347 gefolgt, daß die Beschädigung des Gutes auch den Schaden umfaßt, welcher dem Frachtberechtigten durch außerhalb des Gutes selbst liegende Umstände, z. B. aus der Mode kommen verursacht ist. Das ROHG. führt aus: „daß eine der Mode unterliegende Ware durch ungebührlich langes Lagern an ihrem Tauschwerte verloren hat, unzweifelhaft eine Beschädigung derselben vorliegt, wofür der zu leistende Ersatz nach Maßgabe des Art. 396 HGB. zu bemessen ist".

Diese Ansicht wird mit Recht heute nicht mehr vertreten. § 456 HGB. umfaßt nur die Fälle des wirklichen **Sach**schadens, nicht sonstigen Vermögensschadens, der aus der Behandlung des Gutes durch den Frachtführer dem Frachtberechtigten entstanden ist (vgl. mein „Haftung von Eisenbahn, Post und Spediteuren" S. 18 u. 19).

II. Liegt aber eine Beschädigung des Gutes i. S. § 456 HGB. nicht vor, so greift die besondere frachtrechtliche Vorschrift über die strengere Haftung aus dem receptum nicht ein. Daraus folgt jedoch nicht, daß die Eisenbahn deshalb überhaupt nicht haftet. Wie das obige Urteil richtig ausführt, gelten die allgemeinen schuldrechtlichen Vorschriften des HGB. und BGB. auch für den Eisenbahnfrachtvertrag, vor allem gilt § 276 BGB., wonach die Eisenbahn, auch wenn der Fall des § 456 HGB. nicht vorliegt, doch für sonstige schuldhafte Vertragsverletzung haftbar gemacht werden kann (vgl. meine Schrift „Haftung" S. 14 ff., 17 ff.).

Dem Urteil ist also in allen Punkten zuzustimmen.

AGR. i. R. Dr. **Sendtpiehl**, Werder a. Havel.

außerhalb des Bahnsteigs aussteigen müssen, wobei die Entfernung vom Trittbrett zum Boden unerwartet groß ist. Dieser Zustand ist nicht erwünscht und wird vom Publikum vielfach getadelt. Es ist Sache der Eisenbahnverwaltung, nach Maßgabe ihrer Mittel abzuhelfen. Aber ein Verschulden ihrer Beamten kann in dem Zustand nicht gefunden werden. Es bestehen betriebstechnische Hindernisse, und die zur Verfügung der Bahn stehenden Mittel sind durch die Kriegsfolgen beschränkt. Das Publikum hat den bestehenden Zustand hingenommen und muß in solchem Falle selbst die nötige Sorgfalt beobachten. Nach § 23 BauBetrO. soll der Bahnsteig in der Regel 0,38 m über der Schienenoberkante liegen. Das bezieht sich aber nach Überschrift und Inhalt nur auf den eigentlichen Bahnsteig. Außerdem sind Bahnsteige von weniger als 0,38 m Höhe ausdrücklich zugelassen. Über die Länge der Bahnsteige besteht keine Vorschrift. Es liegt daher keine Verletzung eisenbahnbaulicher Vorschriften darin, daß der Fußweg in Schienenhöhe lag. Auch bestehen keine Vorschriften über die Mindesthöhe der Trittbretter. Obwohl sehr häufig außerhalb des Bahnsteigs abgestiegen werden muß, ereignet sich doch selten dabei ein Unfall, und es ist nicht bekannt geworden, daß ein solcher auf der Station B. vorkam. Deshalb waren keine örtlichen Vorkehrungen nötig.

Wenn die Kl. behauptet, es müsse auch für schwerbeschädigte Personen in der Weise gesorgt sein, daß sie den Zug gefahrlos verlassen können, so kann diesem Standpunkt aus betriebstechnischen und betriebswirtschaftlichen Gründen nicht beigetreten werden. Solche Personen müssen vielmehr durch Inanspruchnahme des Bahnpersonals und der Mitreisenden für ungefährdetes Aussteigen selbst besorgt sein. Die Haftung der Bahn kann daher nicht auf unerlaubte Handlung gestützt werden.

Es trifft auch nicht zu, daß der Bekl. aus Beförderungsvertrag der Nachweis mangelnden Verschuldens obliege, wie er von RG. 66, 16; 83, 347[1]) und 86, 322[2]) dem Transportunternehmer auferlegt ist; denn der Unfall trat nicht während der Beförderung ein, es bleibt somit nur eine Verantwortung der Bahn auf Grund des HaftpflichtG.

(OLG. Stuttgart, 2. ZS., Urt. v. 22. Sept. 1927, U 826/27.)

Kiel.

b) Strafsachen.

7. Monteur, der Wagen ausbessert und mit diesen Probefahrten unternimmt, ist Berufsfahrer i. S. des § 230 Abs. 2 StGB.

Angekl. ist von Beruf Monteur und bessert als solcher Kraftwagen aus. Zwecks Prüfung der Reparatur vernotwendigen sich bisweilen mit den ausgebesserten Wagen Probefahrten, die der Angekl., welcher sich zu diesem Zweck vor längerer Zeit einen Führerschein beschafft hat, unternimmt. Bei einer derartigen Probefahrt verursacht der Angekl. durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung eines Radfahrers.

Das LG. sieht den Monteur als Berufsfahrer an. Das OLG. bestätigt diese Auffassung mit folgender Begründung:

Der Anwendung des § 230 Abs. 2 StGB. durch das LG. stehen rechtliche Bedenken nicht entgegen. Unter Beruf ist eine Tätigkeit zu verstehen, die sich der Ausübende dergestalt vorgesetzt hat, daß sie sein Schaffen und Wirken, wenn auch nicht vollständig, so doch in erheblichem Maße ausfüllt und so, wenn auch nicht den einzigen, so doch immerhin einen Lebenszweck für ihn bildet (Ebermayer zu § 222 und RGSt. 37, 387; 50, 252). Der Angekl. ist seit 1925 im Besitze eines Führerscheins und fährt häufiger Kraftwagen, die er als Monteur ausgebessert hat. In dieser seiner Eigenschaft hat er auch den Automobilomnibus der Hochbahngesellschaft in H. an dem fraglichen Tage geführt. Der Angekl. war demnach auf dieser Fahrt beruflich tätig und vermöge seines Berufs zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet.

(OLG. Kiel, Urt. v. 18. April 1928, S 50/28.)

Mitgeteilt von LGR. Schumacher, Altona.

*

8. §§ 1, 8 KraftfahrzLinG. v. 26. Aug. 1925. Konzessionspflichtigkeit von Hotelkraftwagen. Begriff der Kraftfahrlinie. Regelmäßigkeit der Fahrten, Preistarif, Haltepunkte. Unerheblichkeit von Beförderungspflicht und von öffentlicher Fahrplanbekanntmachung. Zugänglichkeit für jedermann. Der Unternehmerbegriff. Bedeutung der Betriebsregelung. Was heißt für eigene Rechnung? Initiative bedeutet Schaffung regelmäßig wiederkehrender Beförderungsgelegenheit, sei es auch auf Veranlassung Dritter.

Die Angekl. zu 2 bis 8, deren Gasthöfe teils in T., teils in den Ortschaften zwischen T. und F. liegen, haben sich zu einer „Interessengemeinschaft" vereinigt und zum Zwecke der Hebung des Fremdenverkehrs in ihren Orten mit der Angekl. zu 1, der Kraftwagenbesitzerin G., einen Vertrag über die Beförderung von Personen zwischen T. und F. geschlossen. Der wesentliche Inhalt des Vertrages ging dahin, daß die Gemeinschaft die Frau G. beauftragte, für sie Gäste zwischen F. und T. zu befördern, und Frau G. sich verpflichtete, nur solche Fahrgäste zu befördern, die sich durch einen von dem betreffenden Wirte verabfolgten Fahrtausweis als Gäste eines der Gemeinschaft angehörenden Mitglieds legitimieren konnten. Die Entschädigungen für die Leistung der Frau G., die ausdrücklich die Haftung für etwaige durch das Kraftfahrzeug verursachte Personen- und Sachschäden übernahm und sich zu einer entsprechenden Haftpflichtversicherung verpflichtete, sollten aus dem Erlöse der Fahrscheine gedeckt werden. Die Fahrpreise wurden in dem Vertrage genau festgesetzt; eine Änderung des Tarifs wurde einer Kommission vorbehalten. Dieser gehörte Frau G. nicht an. Sie hatte jedoch Anspruch auf Anhörung vor einer Änderung.

Gemäß diesem Abkommen hat Frau G. ihren Kraftomnibus, der mit einer Tafel „Hotelwagen T.-G.-F." versehen war, zur Verfügung gestellt und ihn auf dieser Strecke von März bis Sept. 1927 täglich verkehren lassen, und zwar in jeder Richtung an Werktagen 3—5 mal mit regelmäßigen Abfahrtszeiten, an Sonntagen nach Bedarf stündlich 8—9 mal. Gehalten werden durfte nur bei den Gastwirtschaften der Mitglieder der Gemeinschaft. Die Fahrtausweise wurden in der Regel durch die Wirte ausgegeben. Der gesamte Erlös aus dem Fahrkartenverkauf wurde der Frau G. nach wöchentlicher Abrechnung ausgekehrt. Eine Genehmigung dieses Kraftwagenverkehrs hat nicht stattgefunden. Die sämtlichen Angekl. sind deshalb des Vergehens gegen §§ 1 u. 8 KraftfahrzLinG. v. 26. Aug. 1925 angeklagt. Beide Vorinstanzen haben freigesprochen. OLG. hebt auf und verweist zu anderweiter Verhandlung und Entsch. zurück.

Daß im vorl. Falle die Beförderung von Personen mit einem Kraftfahrzeug über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus auf einer bestimmten Strecke gegen Entgelt betrieben ist, steht außer Zweifel. Auch sprechen eine Reihe weiterer Momente, nämlich eine gewisse Regelmäßigkeit der Fahrten auf der fraglichen Strecke, das Bestehen eines festen, für die ganze Strecke wie für die einzelnen Teilstrecken bemessenen Preistarifs und endlich das Vorhandensein bestimmter Haltepunkte dafür, daß es sich hier um den Betrieb einer Kraftfahrlinie i. S. §§ 1 u. 8 a. a. O. handelt. Das LG. hat trotzdem die Existenz einer Kraftfahrlinie verneint, weil die öffentliche Bekanntmachung eines Fahrplans und die Beförderungspflicht des Unternehmers fehlten. Diese Begründung ist rechtsirrtümlich.

Das Bestehen einer öffentlichen Beförderungspflicht gehört nicht zum Tatbestande des § 8 a. a. O. Eine Beförderungspflicht wird vielmehr regelmäßig dem Unternehmer erst mit der Genehmigung auferlegt. Wie der Senat bereits in seinem Urteil v. 16. Febr. 1928 — S 188/27 — ausgeführt, genügt es für den Begriff des Betriebes einer Kraftfahrlinie, wenn das Unternehmen jedermann zugänglich ist, die Allgemeinheit sich des Beförderungsmittels, sei es auch unter gewissen Bedingungen, bedienen kann. Das trifft hier zu.

Ob der Betrieb einer Kraftfahrlinie begriffsmäßig die Aufstellung eines Fahrplans erfordert, kann auf sich beruhen, weil tatsächlich nach einem im wesentlichen festgelegten Fahrplan gefahren ist. Das genügt. Weder aus dem Gesetz noch aus dem Begriff einer Kraftfahrlinie ist zu entnehmen, daß der Fahrplan öffentlich bekanntgemacht sein müsse.

Nach alledem ist der Betrieb einer Kraftfahrlinie anzunehmen. Das LG. wird weiter von neuem zu prüfen haben, wer Unternehmer der Kraftfahrlinie gewesen ist. Das Ergebnis, daß einerseits die in der Interessengemeinschaft vereinigten Gastwirte als Unternehmer nicht in Frage kämen, weil das Unternehmen nicht auf ihre Rechnung betrieben sei, daß andererseits auch Frau G. nicht die Unternehmerin gewesen sein könne, weil die Initiative von den Gastwirten ausgegangen sei, so daß also überhaupt kein Unternehmer da sei, ist nicht haltbar. Es ist durchaus möglich, daß die Gastwirte als Unternehmer in Betracht kommen. Nach der Vertragsfassung erscheinen sie jedenfalls auf den ersten Blick als Unternehmer der ja von ihnen ins Leben gerufenen Kraftfahrlinie, während Frau G. lediglich als ihre Beauftragte bezeichnet wird. Daß das Verhältnis in Wahrheit so war, dafür spricht auch, daß die Gastwirte die wesentlichsten Bestimmungen für die Regelung des Betriebes sich vorbehalten haben, nämlich die Fahrpreisfestsetzung, die Ausgabe der Fahrtausweise, die Bestimmung der Haltepunkte. Die Unternehmereigenschaft der Gastwirte wird daher kaum verneint werden können. Im Hinblick auf den Inhalt des Vertrages liegt auch die Annahme nahe, daß die Wirte die Linie nicht nur in eigenem Namen betrieben haben, sondern auch für eigene Rechnung. Dem würde nicht entgegenstehen, daß sie den gesamten Erlös aus dem Fahrkartenverkauf der Frau G. als Entschädigung für deren Leistungen ausgekehrt und sich selbst mit den Vorteilen begnügt haben, die ihnen aus der durch den Betrieb hervorgerufenen Verkehrshebung erwuchsen. Wenn Frau G. die Kraftfahrlinie als Beauftragte der Wirte betrieb, waren die Wirte selbstverständlich gehalten, ihr eine Vergütung zu gewähren. Wandten sie ihr nun als Gegenleistung die Bareinnahmen zu, die sie aus dem Unternehmen hatten, so schließt das nicht aus, daß der Betrieb insofern auf ihre Rechnung ging, als sie die mittelbaren Vorteile aus ihm zogen.

---

[1]) JW. 1914, 302. [2]) JW. 1915, 585.

Andererseits spricht auch manches dafür, daß Frau G. die Unternehmerin gewesen ist. Vor allen Dingen die Tatsache, daß sie die gesamten Bareinnahmen erhielt und die Haftpflicht für die mit dem Betriebe verbundenen Gefahren übernahm. Es ist nun freilich richtig, daß nach der Rspr. die Initiative zur Einrichtung der Fahrten von dem Täter i. S. § 8 a. a. O. ausgegangen sein muß. Das ist aber nicht so zu verstehen, daß der Täter die Anregung zu dem Unternehmen von keinem anderen erhalten haben darf. Das hinsichtlich der Initiative aufgestellte Erfordernis ist vielmehr erfüllt, wenn jemand, sei es auch auf Veranlassung von dritter Seite, einen Kraftwagen zur öffentlichen Benutzung zur Verfügung stellt und damit von sich aus eine regelmäßig wiederkehrende Beförderungsgelegenheit schafft.

Ergibt sich bei der nochmaligen Prüfung durch das LG., daß die Gastwirte als Unternehmer anzusprechen sind, so wird weiter zu erwägen sein, ob Frau G. als Gehilfin zur Verantwortung zu ziehen ist, ebenso wie im umgekehrten Falle, wenn Frau G. Unternehmer sein sollte, zu prüfen ist, ob die Gastwirte wegen Beihilfe zu bestrafen sind.

(OLG. Kiel, StS., Urt. v. 16. Mai 1928, S 62/28.)

Mitgeteilt von LGR. Schumacher, Altona.

B. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsfinanzhof.

Berichtet von Senatspräs. Dr. G. Strutz, Reichsfinanzrat Dr. Boethke, Reichsfinanzrat Arlt u. Reichsfinanzrat Dr. Gg. Schmauser, München.

[✕ Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsfinanzhofs abgedruckt.]

1. §§ 1 Nr. 1 u. 3, 10 Abs. 1 u. 2 UmsStG. Die gemäß § 1 Nr. 1 UmsStG. begründete Umsatzsteuerpflicht des Lieferers, der eine Ware zur Weiterverwertung einem Zwischenhändler geliefert hat, wird nicht dadurch berührt, daß der Zwischenhändler die Ware im Versteigerungswege nach § 1 Nr. 3 UmsStG. weiterveräußert.

Streit besteht darüber, ob der StPfl., der im Wirtschaftsjahre 1925/26 Warensendungen an eine die Ware regelmäßig im Versteigerungswege veräußernde Firma Sc. abgegeben hat, als Lieferer gem. § 1 Nr. 1 UmsStG. 1922 mit dem empfangenen Entgelt umsatzsteuerpflichtig oder ob er steuerfrei zu belassen ist, weil schon die versteigernde Firma UmsSt. nach § 1 Nr. 3 UmsStG. zu zahlen hat. Das BG. hat ohne Rechtsirrtum und ohne Verstoß gegen den klaren Inhalt der Akten angenommen, daß die Firma Sc., die im eigenen Namen weiterveräußert, als Zwischenhändlerin tätig ist, daß also zwei Umsätze vorliegen: ein Umsatz des liefernden StPfl. an die Firma Sc. als Zwischenhändlerin und ein weiterer dieser Zwischenhändlerin an deren Abnehmer (die Steigernden). Der Firma Sc. hatte nach den Verkaufsbedingungen auch freigestanden, die Waren freihändig zu verkaufen; ihre Tätigkeit beschränkt sich nicht darauf, Aufträge zur Versteigerung entgegenzunehmen und auszuführen; sie ist vielmehr Zwischenhändlerin oder Verkaufskommissionärin. Der StPfl. kann daher nicht steuerfrei wegen der Lieferungen an die Firma Sc. belassen werden; seine Steuerbefreiung kann auch nicht durch die Bezugnahme auf das Urt. des RFH. v. 30. Juni 1924, Gr S 1/24 (RFH. 14, 54) gerechtfertigt werden. Es besteht nirgends eine Vorschrift des Inhalts, daß die Veräußerung einer Ware an einen Zwischenhändler, der sie im Wege der Versteigerung absetzt, in Rücksicht auf die Umsatzsteuerpflicht des Versteigerers (§ 1 Nr. 3 UmsStG.) von der Umsatzsteuerpflicht (§ 1 Nr. 1 UmsStG.) befreit wird.

(RFH., Urt. v. 11. Mai 1928, V e A 822/27.)

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Präsident v. Olshausen, Berlin und Landgerichtsdirektor Kersting, Berlin.

1. Unständig Beschäftigte, denen nach § 452 RVO. nur Krankenpflege gewährt wird, sind i. S. § 559c RVO. auf Grund der Reichsversicherung gegen Krankheit versichert. Bei Verletzten dieser Art beginnt die Verpflichtung zur Gewährung von Rente, falls die nach der Unfallversicherung zu entschädigende Erwerbsunfähigkeit über die dreizehnte Woche hinaus andauert und die Arbeitsunfähigkeit vor Ablauf der 26. Woche wegfällt, mit dem Wegfall der Arbeitsunfähigkeit.

(RVA., 1. RekS., Urt. v. 26. Aug. 1927, Ia 417/27.) [K.]

*

2. § 569a RVO. findet bei der Umrechnung von Renten Versicherter, die vor dem 1. Juli 1925 das 21. Lebensjahr vollendet haben, keine Anwendung.

(RVA., 2. RekS., Urt. v. 31. Mai 1927, Ia 3906/26.) [K.]

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preußisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von OVGR. Geh. RegRat von Kries u. RA. Dr. Görres, Berlin.

1. §§ 55, 56a GewO. Zur Auslegung des Begriffs der Ausübung der Heilkunde im Umherziehen ohne vorgängige Bestellung. Eine vorgängige Bestellung i. S. § 55 GewO. liegt nicht vor, wenn sie durch Ankündigungen in der Zeitung seitens des Gewerbetreibenden durch sein Erscheinen oder durch Niederlegung und Verteilung von Bestellkarten hervorgerufen wird. †)

L., der in Deutschland nicht als Arzt approbiert ist, sondern nur ein Diplom als Doktor der Chiropraktik von der Hochschule für Chiropraktik in Indiana (Amerika) besitzt, übt nicht nur an seinem Wohnsitz B., sondern auch in R. und in L. die anscheinend in einer Art Massage des Rückgrats bestehende Heilkunde der „Chiropraktik“ aus. Nachdem er im L. Tageblatt im Nov. 1924 mehrmals angezeigt hatte, daß er jeden Sonnabend in L. im Parkhotel Sprechstunden halte, behandelte er in L. zunächst die bei ihm auf Grund der Zeitungsanzeigen erscheinenden Patienten ohne weiteres. Später nahm er dort nur Patienten an, die sich vorher durch eine von ihm beschaffte gedruckte Bestellkarte angemeldet hatten, die er den in der Sprechstunde erscheinenden Patienten eine Zeitlang selbst zur Ausfüllung mit dem Hinweis übergab, er könne sie erst in der nächsten Sprechstunde behandeln; später lagen die Karten bei dem Oberkellner des Parkhotels zur Entnahme bereit. Neuerdings läßt sich L. diese Karten nach B. in seine Wohnung senden und behandelt nur die so angekündigten Patienten.

Die Polizeiverwaltung in L. erblickte hierin den Tatbestand der Ausübung der Heilkunde im Umherziehen und verbot ihm dieselbe im März 1925 durch polizeiliche Verfügung auf Grund § 56a GewO. Die von L. hiergegen nach vergeblichem Beschreiten des Beschwerdeweges erhobene Klage wies das OVG. ab.

Durch § 56a Ziff. 1 GewO. ist die Ausübung der Heilkunde durch nichtapprobierte Personen vom Gewerbebetrieb im Umherziehen ausgeschlossen. Da nun der § 55 Abs. 1 a. a. O. den Gewerbebetrieb im Umherziehen begrifflich und ganz allgemein auf die Tätigkeit beschränkt, die ohne vorgängige Bestellung erfolgt, so ist auch die Ausübung der Heilkunde durch nichtapprobierte Personen im Umherziehen durch § 56a Ziff. 1 nur insoweit verboten, als ihr keine vorgängige Bestellung zugrunde liegt (Landmann, GewO., § 56 Anm. 2 und 3; Urt. d. OVG. v. 23. Sept. 1907 [PrVerwBl. 29, 1031]). Die Entsch. im vorl. Falle hängt also von der Feststellung ab, ob der Kl. zur Zeit des Erlasses der angefochtenen Verfügung in L., wo er unstreitig keinen festen Wohnsitz hatte, die Heilkunde ausübte, ohne durch vorgängige Bestellung für den einzelnen Fall dorthin berufen zu sein.

Unstreitig hat der Kl. vor Erlaß der Verfügung seine Tätigkeit durch Anzeigen in den Tageszeitungen angekündigt. Die Behandlung der Patienten, die sich infolge dieser Zeitungsanzeigen an ihn wandten, stellt einen Gewerbebetrieb ohne vorgängige Bestellung dar; denn als solcher gilt es, „wenn der herumreisende Heilkünstler die Patienten nicht in ihrer Behausung ohne Aufforderung aufsucht, sondern dem Publikum seine Wohnung und seine Sprechstunde annonciert“ (vgl. Landmann, GewO., § 56a Anm. 3 und Rohrscheidt, GewO., § 56a Anm. 4 und Urt. d. KG. v. 7. Febr. 1922: Johow 53c, 362). Nun steht allerdings nicht fest, ob der Kl. dieses Verfahren der Behandlung von

---

Zu 1. Man verspürt aus Rechtsgefühl wenig Neigung, dem nicht in Deutschland approbierten sog. Heilkundigen, einen, natürlich ungewollten, Dienst mit einer Kritik dieses Urteils zu erweisen. Es liegt auch im Geiste sowohl der von der Approbation handelnden Bestimmung des § 29 GewO. und der §§ 55, 56a das., so zu entscheiden, wie es hier geschehen ist. Gleichwohl ist das Urteil nicht ganz unbedenklich: Mag sein, daß der herumreisende Heilkünstler früher auf dem Plane war, als der Wunsch seiner Patienten, sich von ihm behandeln zu lassen. Aber in dem vorl. Falle hat der Angekl. tatsächlich nicht dazu aufgefordert, sich von ihm behandeln zu lassen, sondern er hat sich erst von dem Publikum bitten lassen, nachdem seine Anwesenheit bekanntgemacht worden war. So sehr groß ist der Unterschied gegenüber den heute doch nicht mehr seltenen Mitteilungen der Ärzte, daß sie von einer Reise zurückgekehrt sind, und der Mitteilung, daß man gewisse Krankheiten, am Orte angelangt, behandeln werde, nicht. Die Rspr. macht es sich etwas leicht, wenn sie in einem Falle wie im vorliegenden von einer Umgehung des Gesetzes spricht. Etwas anderes wäre es, wenn man sich grundsätzlich dazu entscheiden könnte, in der Rspr. ganz offen als dem Sinne des Gesetzgebers entsprechend die Bekämpfung der Kurpfuscherei zum Grundsatz zu erheben, insbes. im Interesse der Patienten selbst.

Prof. Dr. Fritz Stier-Somlo, Köln.

Patienten, die sich auf Zeitungsinserat an ihn wandten, noch zur Zeit des Erlasses der Verfügung im März 1925 fortgesetzt hat. Nach seiner eigenen Darstellung ist er in der Zwischenzeit dazu übergegangen, die Patienten, die sich auf die Zeitungsanzeige an ihn wandten, zunächst fortzuschicken und sie auf die nächste Sprechstunde wieder zu bestellen, in der dann erst mit der Behandlung begonnen wurde. Zuvor mußten die Patienten eine vorgedruckte Karte ausfüllen, in der sie den Kl. auf den nächsten Sprechtag bestellten. Später hat der Kl. von Zeitungsanzeigen überhaupt abgesehen und nur noch solche Patienten behandelt, die ihn durch eine nach B. gesandte Karte vorgedruckten Inhalts bestellt hatten. Die Karten lagen einige Zeit lang in L. im Parkhotel zur Entnahme bereit. In diesem ganzen vom Kl. bis zur Zeit des Erlasses der angefochtenen Verfügung durchgeführten Verfahren ist nichts anderes, als ein Versuch zur Umgehung der gesetzlichen Vorschriften, die die Ausübung der Heilkunde im Umherziehen ohne voraufgegangene Bestellung verhindern sollte, zu erblicken. Der Sinn dieser Bestimmungen geht dahin, daß die Tätigkeit des nichtapprobierten Heilkundigen nur statthaft sein soll, soweit die Patienten sich aus eigenem Antrieb an ihn wenden, daß dagegen die Anlockung und Heranziehung der Patienten, die von dem Heilkundigen ausgeht, dessen Tätigkeit zu einer von ihm angebotenen, nicht auf Bestellung erfolgten, und deshalb unzulässigen Ausübung der Heilkunde gestaltet. Denn eine Bestellung i. S. des § 55 GewO. liegt nicht vor, „wenn sie erst durch das Erscheinen des Gewerbetreibenden provoziert wird" (Rohrscheidt, GewO., § 55 Anm. 8). Das OVG. hat bereits in einer Reihe von Entsch. jedes Verfahren für gesetzwidrig erklärt, das ausschließlich eingeschlagen und durchgeführt wird, um unter Umgehung des Wortlauts des Gesetzes einen von der gesetzlichen Vorschrift dem Sinne nach für unzulässig erklärten Rechtszustand herbeizuführen (vgl. insbes. Urt. v. 22. Febr. 1923 OVG. 78, 373 ff.). Ähnlich, wie dort, liegt der Fall des Kl. Auch wenn davon ausgegangen wird, daß er schon zur Zeit des Erlasses der streitigen Verfügung nur solche Patienten behandelte, die seine Hilfe mit den von ihm angegebenen Vordruckkarten angerufen hatten, so sind diese Patienten nicht von sich aus an den Kl. herangetreten und deshalb keine „Besteller" i. S. des § 55 GewO. Vielmehr war es der Kl., der zunächst durch seine Ankündigung in der Zeitung, dann durch sein regelmäßiges Erscheinen im Parkhotel und durch die Niederlegung und Verteilung der Vordruckkarten die Patienten anlockte. Die „Bestellung" durch diese Karten war eine nur zur Umgehung des Gesetzes veranlaßte Scheinmaßnahme. Tatsächlich gab der Kl. von sich aus den Anstoß dazu, daß seine Hilfe in Anspruch genommen wurde. Das ist der Tatbestand der Ausübung der Heilkunde im Umherziehen ohne voraufgegangene Bestellung, die dem Kl., der dafür nicht approbiert ist, durch § 56 a Ziff. 1 GewO. verboten ist.

(PrOVG., III. Sen., Urt. v. 24. März 1927, III A 61/26.)

Thüringen.

Thüringisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von OVGR. Dr. Knauth, Jena.

2. Wanderlagersteuer. Verkauf aus Kraftwagen als Betrieb eines Wanderlagers.

Der Kl. hat schon vor dem Kreisverwaltungsgericht bestritten, daß der Verkauf seiner Waren von seinem Kraftwagen aus ein Wanderlager i. S. des § 19 GKrAG. darstelle, indem er behauptet hat, er habe sich mit seinem Wagen in A. höchstens 1½ Stunden aufgehalten, sei dabei von Straße zu Straße gefahren und habe überall nur einige Minuten zum Verkaufe gehalten. Vor dem OVG. hat er seine Behauptungen noch dahin ergänzt, daß es sich bei seinem Auto um einen kleinen Wagen mit geringer Ladefähigkeit handle, er damit durch die Straßen von A. gefahren sei und nach Art der Milchwagen von Zeit zu Zeit geklingelt habe, worauf die Käufer aus den Häusern herausgekommen, von ihm in wenigen Minuten abgefertigt worden seien und er weiter gefahren sei...

Die Begründung des Kreisverwaltungsgerichts läßt eine klare Stellungnahme hierzu und zu dem, was es unter einer „festen Verkaufsstätte" verstanden wissen will, vermissen...

Zu den Wanderlagern sind nach dem Bundesratsbeschluß v. 27. März 1879 „diejenigen Unternehmungen zu rechnen, in welchen außerhalb des Wohnorts des Unternehmers und außerhalb des Markt- und Meßverkehrs von einer festen Verkaufsstätte aus (Laden, Magazin, Schiff u. dgl.) vorübergehend Waren feilgehalten werden" (Landmann, Komm. z. GewO., 7. Aufl., 1. Band S. 643). Knauth, GewStG. § 1 Anm. 2 weist zutreffend darauf hin, daß also das Wanderlager der Grundeigenschaft nach Wandergewerbebetrieb, aber durch das Vorhandensein einer festen Verkaufsstätte dem stehenden Gewerbe verwandt sei und sich doch wieder durch das Fehlen einer dauernden Niederlassung von ihm unterscheide.

Das Begriffsmerkmal der festen Verkaufsstätte, die für das Vorhandensein eines Wanderlagers wesentlich ist, kann demnach nur den Sinn haben, den Wanderlagerbetrieb von dem gewöhnlichen Wandergewerbebetrieb als einem in der Bewegung von Haus zu Haus betriebenen Gewerbebetrieb abzugrenzen. Der Ausdruck „fest" bezieht sich daher nicht so sehr auf die Beschaffenheit des „Verkaufsstandes" als auf die Art der Ausübung des Gewerbes in dem Sinne, daß „fest" die zeitweilig an einen bestimmten („festen") Standort gebundene Gewerbeausübung bezeichnen will. Der im Umherziehen unter Benutzung des Kraftwagens betriebene Handel stellt sich daher nur dann als Betrieb eines Wanderlagers dar, wenn der Kraftwagen derart in einer Straße oder auf einem Platze sich aufstellt und einen Verkauf eröffnet, daß er durch längeren Aufenthalt und Ausbreiten seiner Waren die Käufer zu sich heranlockt, während ein Handel, der — auch vom Kraftwagen herab — wirklich nur von Haus zu Haus betrieben wird, wo es also zur Errichtung eines „festen" Verkaufsstandes gar nicht kommt, sondern der Käufer, ähnlich wie bei dem herumziehenden Milchwagen, nur kurz abgefertigt und dann die Fahrt fortgesetzt wird, nicht als Wanderlager betrachtet werden kann, weil es dann eben an der wenigstens zeitweiligen Bindung der Gewerbeausübung an einen bestimmten („festen") Standort fehlt.

(ThürOVG., Urt. v. 23. Mai 1928, C 25/28.)

Die Zeilerschen Umwertungszahlen.

Monatsdurchschnitte	Geldwertzahlen	Wohlstandszahlen	Umwertungszahlen
Mai 1928	1,506 Bill.	74,0 %	1,11 Bill.
Juni	1,514 „	74,5 %	1,13 „
Juli	1,526 „	75,0 %	1,14 „
August	1,535 „	75,5 %	1,16 „

Übersicht der Rechtsprechung.

(Die rechtsstehenden Ziffern bedeuten die Seitenzahlen des Heftes.)

A. Zivilrecht.

I. Materielles Recht.

Bürgerliches Gesetzbuch.

Handelsgesetzbuch.

§ 346 HGB. Verjährung von Ansprüchen gegen den Spediteur. Tragweite allgemeiner Geschäftsbedingungen. KG. . . . . . 2330[1]

§ 456 HGB.; § 84 EVO. Als „Beschädigung" i. S. § 456 HGB. bezw. § 84 EVO. kann nur eine qualitative äußere oder innere Verschlechterung der Substanz, nicht aber eine auf anderen Umständen beruhende Wertverringerung des Gutes angesehen werden. Die Eisenbahn ist unter bestimmten Voraussetzungen wegen positiver Vertragsverletzung schadensersatzpflichtig. OLG. München. . . . . . 2331[5]

§§ 469, 456 ff. HGB.; §§ 84, 95 EVO. Verlust des Gutes durch Aushändigung an eine andere Person als den bestimmungsgemäßen Empfänger. Eigenes Verschulden des Absenders wegen ungenauer Wohnungsangabe des Empfängers. RG. . . . . 2316[1]

Eisenbahnverkehrsordnung.

§ 84 EVO.; § 456 HGB. Als „Beschädigung" i. S. § 456 HGB. bzw. § 84 EVO kann nur eine qualitative äußere oder innere Verschlechterung der Substanz, nicht aber eine auf anderen Umständen beruhende Wertverringerung des Gutes angesehen werden. Die Eisenbahn ist unter bestimmten Voraussetzungen wegen positiver Vertragsverletzung schadensersatzpflichtig. OLG. München. . . . . . 2331[5]

§§ 84, 95 EVO.; §§ 469, 456 ff. HGB. Verlust des Gutes durch Aushändigung an eine andere Person als den bestimmungsgemäßen Empfänger. Eigenes Verschulden des Absenders wegen ungenauer Wohnungsangabe des Empfängers. RG. . . . . 2316[1]

§§ 88, 95 EVO. Die Eisenbahn ist verpflichtet, an den Güterwagen zu vermerken, wenn ihre letzte Verwendung für einen Salztransport erfolgt ist. OLG. Celle. . . . . 2330[2]

Gesetz über den Versicherungsvertrag.

Einfluß von Reisen im selbstgesteuerten Automobil auf die Versicherungsansprüche eines gegen Unfall Versicherten. Voraussetzungen für die Unwirksamkeit eines Vergleichs. RG. . . . . 2321[8]

§ 97 VVG.; § 242 BGB. Automobilversicherung. Eine Bestimmung in den VersBed., nach welcher im Falle einer Beschädigung des Automobils die erforderlichen Kosten zu ersetzen sind, stellt für den Versicherungsanspruch nicht die Voraussetzung auf, daß die Reparatur vorher von dem Geschädigten auszuführen ist. RG. . . . . . . 2322[9]

2. Verfahrensrecht.

Zivilprozeßordnung.

§§ 519 Abs. 6, 519 d ZPO. Der Lauf der Nachweisfrist wird durch das Konkursverfahren unterbrochen, nicht lediglich gehemmt. RG. 2323[10]

B. Strafrecht.

Strafgesetzbuch.

§ 59 StGB. Fahrlässigkeit. Nimmt der oberste Leiter eines Betriebes in einem Betriebszweig, mit dessen besonderer Leitung eine an sich geeignete Person beauftragt ist, eine Ordnungswidrigkeit, die zu einem Unfall führen kann, insbesondere einen Verstoß gegen Unfallverhütungsvorschriften, wahr, so ist er neben dem besonderen Beauftragten verpflichtet, nach Möglichkeit für die Abstellung der Ordnungswidrigkeit und die Beseitigung der Gefahr zu sorgen, sei es auch nur durch Weisungen an die unmittelbar Beteiligten. RG. . . . . 2323[11]

§ 59 StGB. Fahrlässigkeit. Die Voraussehbarkeit des Erfolges braucht sich nicht auf die besonderen im Einzelfall wirksam gewordenen Umstände zu erstrecken. RG. . . . . 2324[13]

§§ 222, 230 StGB.; § 21 KraftfahrzG.; § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2, 16, 18 Abs. 1 u. 2 KraftfVerkVO. Verpflichtung des Kraftfahrers, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Die Vorschriften der VO. über den Kraftfahrzeugverkehr regeln die Pflichten des Kraftfahrers nicht erschöpfend. Ein als Kraftwagenführer verwendeter Polizeiwachtmeister darf einem Dienstbefehl nicht nachkommen, durch den ihm die Ausführung einer Fahrt mit einem schwerwendigen und schwer zu bremsenden Wagen in einer bestimmten Fahrzeit aufgetragen wird. RG. 2325[14]

§ 230 Abs. 2 StGB. Monteur, der Wagen ausbessert und mit diesen Probefahrten unternimmt, ist Berufsfahrer i. S. des § 230 Abs. 2 StGB. OLG. Kiel. . . . . 2333[7]

§§ 267 ff., 350 StGB. Die Fahrscheine einer gemeindlichen Straßenbahn sind öffentliche Urkunden. Ein zerrissener, von dem Fahrgast weggeworfener Fahrschein besitzt keine Urkundeneigenschaft mehr. Durch neue Signierung und Wiederverkauf eines solchen Fahrscheins ist der Tatbestand der fälschlichen Anfertigung einer Urkunde erfüllt. Für die Unterschlagung genügt es, wenn die Erlangung des Gewahrsams und die Zueignung zeitlich zusammenfallen. Zur Zueignung ist eine Verfügung über die Sache selbst nicht erforderlich. BayObLG. 2328[1]

§ 359 StGB. Posthelfer, der mit dem Ordnen der Briefe und Karten unter dem Gesichtspunkt des Abstempelns mittels Stempelmaschine oder Handstempels beauftragt ist, als Beamter. RG. . 2324[12]

Gesetz für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

§ 7 Abs. 3 KraftfahrzG. Ob bei Beginn der Schwarzfahrt die erlaubte Benutzung bereits beendet war, wann eine Fahrtunterbrechung die völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges und die Wiederaufnahme der Fahrt eine neue Inbetriebsetzung bildet, ist im wesentlichen Tatfrage. Das gilt auch für die neue Fassung des § 7. RG. . . . . 2321[7]

§ 21 KraftfahrzG.; §§ 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2, 16, 18 Abs. 1 u. 2 KraftVerkVO.; §§ 222, 230 StGB. Verpflichtung des Kraftfahrers, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Die Vorschriften der VO. über den Kraftfahrzeugverkehr regeln die Pflichten des Kraftfahrers nicht erschöpfend. Ein als Kraftwagenführer verwendeter Polizeiwachtmeister darf einem Dienstbefehl nicht nachkommen, durch den ihm die Ausführung einer Fahrt mit einem schwerwendigen und schwer zu bremsenden Wagen in einer bestimmten Fahrzeit aufgetragen wird. RG. 2325[14]

Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr.

§§ 4 Abs. 10, 16 KraftfahrzVO. Fahrlässigkeit. Vorhersehbarkeit des Erfolges. Vorschriftsmäßiger Zustand der Ladung. Begriff der Ladung. RG. 2327[15]

§§ 4 Abs. 1 Nr. 1 u. 2, 16, 18 Abs. 1 u. 2 KraftfahrzVO.; §21 KraftfahrzG.; §§ 222, 230 StGB. Verpflichtung des Kraftfahrers, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Die Vorschriften der VO. über den Kraftfahrzeugverkehr regeln die Pflichten des Kraftfahrers nicht erschöpfend. Ein als Kraftwagenführer verwendeter Polizeiwachtmeister darf einem Dienstbefehl nicht nachkommen, durch den ihm die Ausführung einer Fahrt mit einem schwerwendigen und schwer zu bremsenden Wagen in einer bestimmten Fahrzeit aufgetragen wird. RG. 2325[14]

§ 18 Abs. 1 KraftfahrzVO. enthält eine blankettausfüllende Norm. RG. 2324[13]

§ 21d Abs. 4 KraftfahrzVO. Zum Begriff der „Verengung" der Fahrbahn i. S. § 21d Abs. 4 KraftfahrzVO. RG. . . . . . . 2324[13]

Kraftfahrzeugliniengesetz vom 26. Aug. 1925.

§§ 1, 8 KraftfahrzLinG. v. 26. Aug. 1925. Konzessionspflichtigkeit von Hotelkraftwagen. Begriff der Kraftfahrlinie. Regelmäßigkeit der Fahrten, Preistarif, Haltepunkte. Unerheblichkeit von Beförderungspflicht und von öffentlicher Fahrplanbekanntmachung. Zugänglichkeit für jedermann. Der Unternehmerbegriff. Bedeutung der Betriebsregelung. Was heißt für eigene Rechnung? Initiative bedeutet Schaffung regelmäßig wiederkehrender Beförderungsgelegenheit, sei es auch auf Veranlassung Dritter. OLG. Kiel. . . . . . 2333[8]

C. Steuerrecht.

Umsatzsteuer.

§§ 1 Nr. 1 u. 3, 10 Abs. 1 u. 2 UmsStG. Die gemäß § 1 Nr. 1 UmsStG. begründete Umsatzsteuerpflicht des Lieferers, der eine Ware zur Weiterverwertung einem Zwischenhändler geliefert hat, wird nicht dadurch berührt, daß der Zwischenhändler die Ware im Versteigerungswege nach § 1 Nr. 3 UmsStG. weiterveräußert. RFH. . . . . 2334[1]

Wanderlagersteuer.

Wanderlagersteuer. Verkauf aus Kraftwagen als Betrieb eines Wanderlagers. Thür. OVG. . . . . 2335[2]

D. Sonstiges öffentliches Recht.

Reichsbahngesetz.

RBahnG. v. 30. Aug. 1924; §§ 30, 31, 89 BGB. Der Vorsteher einer Eisenbahnstation ist verfassungsmäßig berufener Vertreter des Eisenbahnfiskus; fällt ihm bei Ausübung seines Dienstes ein Verschulden zur Last, so haftet die Reichsbahn trotz sorgfältiger Auswahl. RG. . . . . 2317[2]

Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung.

§ 23 EBBetrO. v. 4. Nov. 1904; § 831 BGB. Die Eisenbahn haftet für Unfälle beim Aussteigen nicht vertraglich und für zu großen Abstand des Trittbretts nicht aus Verschulden. OLG. Stuttgart. 2332[6]

Verordnung über die Änderung des Besoldungsdienstalters der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz.

VO. der Reichsregierung v. 20. Okt. 1925 über die Änderung des Besoldungsdienstalters der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz. Die Wartestandsbeamten nehmen an der Gehaltsverbesserung der aktiven Beamten nicht teil. RG. . . . . 2320[6]

Gewerbeordnung.

§§ 55, 56a GewO. Zur Auslegung des Begriffs der Ausübung der Heilkunde im Umherziehen ohne vorgängige Bestellung. Eine vorgängige Bestellung i. S. § 55 GewO. liegt nicht vor, wenn sie durch Ankündigungen in der Zeitung seitens des Gewerbetreibenden durch sein Erscheinen oder durch Niederlegung und Verteilung von Bestellkarten hervorgerufen wird. PrOVG. . . . . 2334[1]

Soziale Versicherungsgesetze

(vgl. S. 2334).

Für die Schriftleitung verantwortlich: Justizrat Dr. Julius Magnus, Berlin W 62, Maaßenstraße 27. (Fernsprecher: Nollendorf 6330.)
Druck: Oscar Brandstetter in Leipzig.